



Future
ready



Jaarverslag
2026



INHOUD

1	Verantwoording	5
2	Bericht van de directie	6
3	Verankering van ESG binnen de JR Shipping Group	9
4	Over JR Shipping Group	10
5	Markt- en vlootontwikkelingen	17
6	Vlootoverzicht	22
7	Naar Sustainability in Short Sea Shipping	28
	Een veranderend speelveld voor de maritieme sector	
	Nieuwe kaders voor duurzaamheids-rapportage	
	Inzicht in wat werkelijk belangrijk is	
	Dubbele Materialiteits Analyse	
	Materiële duurzaamheidsprioriteiten	
	Verbonden met mondiale duurzaamheidsdoelen	
	Een praktische koers richting duurzame scheepvaart	
8	ENVIRONMENT - Impact, Innovatie en Transitie	38
	Inzicht in Impact	
	Verbeteren van de activiteiten	
	Beheersen en Bijsturen	
9	SOCIAL – Samen aan Boord	52
	Verantwoord werkgeverschap en arbeidsrechten	
	Veiligheid, zekerheid en welzijn	
	Samenstelling en ontwikkeling van de workforce	
	Talent, training en ontwikkeling	
10	GOVERNANCE - Heldere koers	62
	Eerlijk zakendoen	
	Digitale veiligheid en cyberrisico's	
	Organisatorisch bewustzijn	
11	JR Shipping Group: Future Ready	71
	Bijlage	72
	Colofon	74



1 Verantwoording

Hierbij presenteren wij ons nieuwe, geïntegreerde jaarverslag. Waarin aandacht wordt besteed aan de belangrijkste markt- en vlootontwikkelingen maar wordt ook verantwoording afgelegd over ons handelen op ESG-gebied.

Actief en gericht bezig zijn met 'Sustainability' wordt steeds belangrijker en is verankerd in het ESG-beleid van een onderneming. De 'E' staat voor de aandacht voor het 'Environment', de 'S' voor 'Social' gedrag en de 'G' staat voor goede 'Governance'.

Er wordt in deze editie primair ingegaan op de periode 2025 en (waar relevant) het eerste deel van 2026. Daarin is het ESG-deel gericht op het rapportagejaar 2025. In de eerste, meer algemene, hoofdstukken wordt soms, ten behoeve van het geheel, een ruimere context gegeven.

Afhankelijk van verschillende zaken kan het nog jaren duren voordat deze geïntegreerde vorm van ondernemingsrapportage verplicht wordt, desondanks heeft ons bedrijf daar nu al voor gekozen. Gedachte hierachter is dat de informatie uit beide delen elkaar kunnen versterken. Het is dan ook geschreven voor al onze stakeholdergroepen, zijnde:

- Zakelijke- en klantrelaties (B2B)
- Financieringsinstellingen, banken en investeerders
- Dienstverleners en leveranciers
- Zeevarenden en walpersoneel
- Overheden, toezichthouders en overige autoriteiten

2 Bericht van de directie



De afgelopen periode kenmerkte zich door belangrijke ontwikkelingen binnen onze rederijgroep. De vlootsamenstelling onderging aanzienlijke veranderingen en met de toetreding van Seatrade als aandeelhouder hebben wij een sterke partner gevonden die bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van onze organisatie.

Waar de markt voor de crew transfer vessels (CTV's), ingezet in de offshore wind industrie moeizaam was, ontwikkelde de markt voor de containerfeederscheepen zich buitengewoon goed. Dit vertaalde zich in sterke operationele resultaten en een stijging van de waarde van de schepen. De positieve marktomstandigheden hebben bovendien bijgedragen aan de strategische veranderingen die binnen de rederijgroep zijn doorgevoerd.

Tussen het voorjaar van 2025 en begin 2026 is de omvang van de beheerde vloot van onze containerscheepen afgenomen. Een grote private-equityinvesteerder, eigenaar van een aanzienlijk deel van de door JR Shipping Group beheerde vloot, heeft besloten vijf feederscheepen met een positief rendement te verkopen. Daarnaast heeft een Noors investeringsfonds ervoor gekozen één van zijn twee schepen te vervreemden. Als gevolg hiervan zijn in de genoemde periode in totaal zes containerscheepen verkocht. Gelukkig stond hier groei op een ander vlak tegenover. Voorjaar 2025 besloot de Britse shortsea-operator Scotline, gespecialiseerd in het transport en import van hout vanuit Scandinavië naar het Verenigd Koninkrijk, het scheepsmanagement van haar vloot van tien short sea droge lading schepen uit te besteden aan JR Ship Management.

Daarnaast werden er voorjaar 2025 ook twee zelf-aangekochte schepen aan de vloot toegevoegd. Containerfeederschip 'Expert' en CTV 'SeaZip 10' Voorjaar 2026 zijn daarentegen de 'SeaZip 7' en 'SeaZip 8' verkocht.

En zo ontstonden er een recordaantal van twintig mutaties in de vlootsamenstelling. Hier is veel energie van onze groeiende walorganisatie in gaan zitten. Uiteindelijk is de totale vlootomvang ongeveer hetzelfde gebleven en is er voldoende continuïteitsbasis voor de walorganisatie gebleven.

Parallel zijn we, onder begeleiding door M&A Advisory 'Zuyderzee Capital' op zoek gegaan naar een versterkende aandeelhouder. De afgelopen ruim 25 jaar waren ondergetekende directieleden beiden voor 50% aandeelhouder van de groep. Om de rederijgroep een betere uitgangspositie voor de toekomst te geven, is besloten om een versterkende aandeelhouder te zoeken. Deze is gevonden in 'Seatrade' uit Groningen. Zij hebben begin 2026, 50% van de aandelen overgenomen van de directie. Seatrade is marktleider in het (zee)transport en de logistiek van gekoelde ladingen zoals fruit, vlees en vis. Zij vierden in 2026 hun 75-jarig

bestaan. Naast een heleboel relevante kennis en mogelijke synergie-effecten, biedt Seatrade ook financiële slagkracht. Dit gaat bepalend zijn om ook in de komende jaren tot een gezonde mate van bedrijfsontwikkeling te kunnen komen. We zijn er trots op dat dit partnership tot stand gebracht is en kijken uit naar een goede samenwerking.

Ten tijde van publicatie werd hard gewerkt aan het behoud van de goede en veelal succesvolle schepen binnen de rederijgroep. Daartoe zijn zeven feederscheepen opnieuw gefinancierd. De Essence en de Esperance werden voor eerder overeengekomen, aantrekkelijke prijzen overgenomen en ondergebracht in door JR Ship Investments nieuw gerealiseerde en gefinancierde scheeps-cv's. Daarnaast werden vijf andere feederscheepen geherfinancierd in een Noors investeringsfonds.

Verduurzaming is en blijft voor onze rederijgroep een zeer belangrijk thema. Daarom wordt er hard gewerkt om de vloot te verduurzamen en deze, door de toevoeging van bestaande topscheepen en de ontwikkeling van next-generation ECO Flex Feeders, weer te laten groeien.

Naast 'Environmental' hebben ook de ESG-thema's 'Social' en 'Governance' onze permanente aandacht.

Dit vertaalt zich in goed werkgeverschap naar zeevarenden en walpersoneel en maximale transparantie en verantwoordelijkheid naar commerciële relaties en

investeerders. Want medewerkers, investeerders, klantrelaties en zakelijke partners – kort gezegd: onze stakeholders – zijn de pijlers onder JR Shipping Group.

Als directie spreken we ons vertrouwen uit in deze 'sustainable' toekomst.

Jan Reier Arends

Managing Directors JR Shipping Group

Sander Schakelaar

Managing Directors JR Shipping Group

3 Verankering van ESG binnen de JR Shipping Group

De JR Shipping Group is een rederijgroep die actief is in drie marktsegmenten, zijnde:

- Containerfeeders voor de Europese short sea markt.
- Droge lading schepen voor de Europese short sea markt.
- Offshoreserviceschepen voor de Europese offshore wind industrie.

Als rederij nemen wij de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van onze activiteiten voor volgende generaties. JR Shipping Group streeft naar een evenwicht tussen operationele continuïteit en duurzaamheid. Enerzijds ligt de focus op betrouwbare en veilige dienstverlening; anderzijds investeert het bedrijf in nieuwe technologieën, digitalisering en verduurzaming om toekomstbestendig te blijven binnen een snel veranderende maritieme sector.

De organisatie wordt aangestuurd via een duidelijke governancestructuur met vastgelegde verantwoordelijkheden en rapportagelijnen. Transparantie, risicobeheersing en naleving van wet- en regelgeving vormen de basis van het besluitvormingsproces.

De JR Shipping Group opereert met een vloot van schepen die voornamelijk actief zijn in Europese wateren.

De kenmerken zijn:

- Schepen in verschillende segmenten (containerfeeders, droge lading en offshoreserviceschepen).
- Internationale bemanningen.
- Samenwerking met internationale partijen.

Deze activiteiten brengen zowel economische waarde als milieu- en maatschappelijke impact met zich mee, die actief wordt gemonitord en beheerst.

De duurzaamheidsstrategie van JR Shipping Group wordt gebaseerd op een materialiteitsanalyse die elk jaar wordt gecontroleerd. Hierin zijn de belangrijkste thema's bepaald vanuit zowel bedrijfsimpact als stakeholderverwachtingen. Belangrijke stakeholdergroepen zijn onder meer:

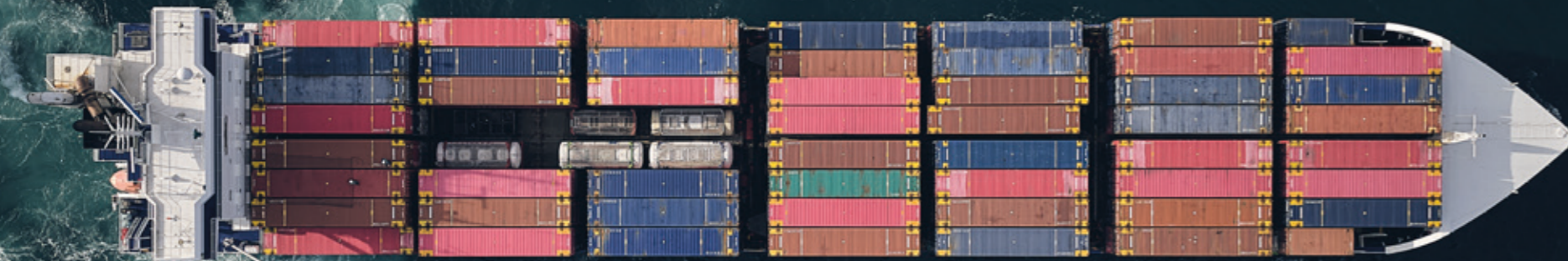
- Zakelijke- en klantrelaties (B2B)
- Financieringsinstellingen, banken en investeerders
- Dienstverleners en leveranciers
- Zeevarenden en walpersoneel
- Overheden, toezichthouders en overige autoriteiten

Door middel van dialoog en samenwerking worden verwachtingen en risico's continu geïnventariseerd.

Het duurzaamheidsbeleid wordt gecoördineerd door de ESG-coördinator in samenwerking met de directie en eventueel andere betrokken afdelingen. De data voor de rapportage wordt voornamelijk gehaald uit geverifieerde maritieme databronnen en rechtstreeks van de schepen.

Als maritieme organisatie heeft JR Shipping Group een directe invloed op energiegebruik, emissies, veiligheid en het maritieme milieu en biodiversiteit. Daarom vormt duurzaamheid een integraal onderdeel van de bedrijfsstrategie en de operationele besluitvorming.

Door te investeren in efficiëntie, veiligheid en innovatie versterken wij niet alleen onze bedrijfscontinuïteit, maar leveren wij ook een positieve bijdrage aan het milieu, het welzijn van mensen en de duurzame ontwikkeling van de maritieme sector.



4 Over JR Shipping Group

JR Shipping Group is een rederijorganisatie die slagkracht, efficiëntie en transparantie hoog in het vaandel heeft staan. Het principiële besluit om de succesbepalende activiteiten in eigen hand te houden is één van de belangrijkste pijlers onder de rederijgroep. Het samenbrengen van de diverse disciplines heeft in sterkte mate bijgedragen aan de groei van de JR Shipping Group, maar zeker ook aan het treffen van adequate overbruggende maatregelen tijdens de crisisjaren als gevolg van het instorten van de financiële markten in 2008/2009. Ook op de route naar 'Excellence in sustainable short sea shipping' vervullen de verschillende bedrijfsonderdelen een belangrijke rol.

Ontwikkelingen door de jaren heen

JR Shipping Group is in 1993 opgericht door Jan Reier Arends, die zich de eerste jaren met succes heeft toegeleigd op de exploitatie van compacte multipurpose schepen. Na zeven jaar ontstond de behoefte aan uitbreiding van de activiteiten. In samenwerking met Sander Schakelaar, die in 2000 als directeur/mede-eigenaar tot de onderneming toetrad, werd een nieuwe koers uitgestippeld, gericht op expansie en met de nadruk op de groeiende markt voor containerfeederschepen. De rederij heeft sinds 2000 een aanzienlijke vlootuitbreiding gerealiseerd. Daarbij is de focus steeds gericht geweest op zowel bestaande schepen als nieuwbouwschepen. Voor de financiering van haar schepen brengt de rederij sinds 2001 in eigen beheer participatieprojecten op de markt.

Voor de uitvoering van gespecialiseerde bevrachtingstaken heeft de rederij een dochtermaatschappij in het leven geroepen, Confeeder Shipping & Chartering BV. De rederij concentreert zich gedurende die eerste expansiefase op de markt voor containerfeeder schepen, een belangrijke groeiemarkt tot de financiële crisis van 2008 die een wereldwijde scheepvaartcrisis veroorzaakt, die uiteindelijk

ruim twaalf jaar blijkt te duren en aanzienlijke verliezen met zich meebrengt. Niet alleen investeringen van de rederijgroep, maar ook die van de vennoten in de schepen gaan grotendeels verloren in die extreem moeilijke tijd.

Na deze zware periode, die gekenmerkt wordt door het streven naar het zo goed mogelijk behartigen van de belangen van de vennoten in de schepen en het consolideren van de vloot, richt de rederij haar vizier vanaf 2020 weer op de toekomst, met als belangrijke missie: verduurzaming van haar huidige vloot en de ontwikkeling van duurzame ECO-schepen. De huidige vloot bestaat uit schepen die variëren van 340 tot 1.440 TEU.

Voor de professionalisering van de activiteiten die samenhangen met emissies en projectbeheer, heeft de rederij in 2007 een nieuwe dochtermaatschappij opgericht, JR Ship Investments BV.

In diezelfde periode wordt ook de keuze gemaakt om de 'brokerage' en 'consultancy' activiteiten – waarbij collega kapitein-eigenaren of reders bijgestaan worden in de

aan- en verkoop van bestaande schepen, het bestellen van nieuw te bouwen schepen en bij financieringsvraagstukken, in de markt een eigen gezicht te geven. JR Ship Brokers & Consultants BV wordt opgericht.

Ofschoon de activiteit met containerfeederschepen de kern van de groepsactiviteiten blijft vormen, heeft de rederijgroep rond 2008 besloten tot een zekere mate van diversificatie van haar scheepvaartactiviteiten. Dit heeft onder meer geresulteerd in het ontwikkelen van een rederijtak gericht op werkschepen voor de offshorewindindustrie. Met SeaZip Offshore Service BV is de groep in deze dynamische markt actief met nu zes zogenaamde crew transfer vessels en wordt daarnaast het commerciële en/of operationele scheepsmanagement gedaan voor enkele collega rederijen die met crew tender vessels in dezelfde markt actief zijn.

Verder is de groep ook weer actief geworden met droge lading schepen voor de short sea markt. Gezien de oorsprong van de onderneming, was dit een logische stap. Op dit moment worden tien short sea droge lading schepen, variërend van 3.300 tot 5.000 ton laadvermogen beheerd in opdracht van de Britse groep 'Scotline'. Scotline is in de Britse marktleider als importeur van hout. Na hun vloot ruim 30 jaar zelf gemanaged te hebben, heeft men de keuze gemaakt deze activiteit te outsourcen en daartoe 'JR Ship Management BV' als samenwerkingspartner geselecteerd. Verder heeft JR Shipping Group twee ECO Short Sea droge lading schepen van 8.500 ton laadvermogen in bestelling in India.



Seatrade als versterkende aandeelhouder van JR Shipping Group

Begin 2026 is, na een lange aanloop met veel voorbereiding in 2025, Seatrade 50% aandeelhouder geworden van JR Shipping Group, waarbij de overige 50% nog steeds bij de huidige directeuren Jan Reier Arends (25%) en Sander Schakelaar (25%) is gebleven.

Seatrade is een grote, internationaal opererende scheepvaartmaatschappij en marktleider in het zeetransport en de verdere logistiek van gespecialiseerde gekoelde ladingen zoals bijvoorbeeld fruit en vis. Met hun gespecialiseerde

dienstverlening kunnen ze tijdig hun producten leveren, waardoor voedselverspilling tot een minimum wordt beperkt. De groep exploiteert een vloot van meer dan 70 zeer gespecialiseerde koelschepen en koelcontainerschepen. Het hoofdkantoor van Seatrade is gevestigd op Curaçao en wordt ondersteund door een wereldwijd netwerk van kantoren die het "Fast, Direct and Dedicated" full-serviceconcept van Seatrade leveren. De scheepsmanagementorganisatie is van oudsher in Groningen gevestigd.

In haar ontwikkeling heeft Seatrade een fase bereikt waarbij het ook interessant geworden is om te diversifiëren en in

andere scheepvaartsectoren te investeren. Seatrade zal als industrie investeerder een enorme meerwaarde bieden dankzij haar uitgebreide branchekennis, netwerk, investeringskracht en toegang tot financieringsmarkten.

Het directieteam, bestaande uit Jan Reier Arends en Sander Schakelaar zullen JR Shipping Group ook de komende jaren blijven leiden. JR Shipping Group blijft opereren als een onafhankelijke en autonome organisatie, met haar eigen scheepsmanagementorganisatie, ondersteunende werkmaatschappijen en eigen identiteit.

Het beleid voor de komende jaren

Samen met aandeelhouder Seatrade is bepaald waar de rederijgroep zich vanaf 2026 primair op gaat richten.

Kernpunten van het beleidsplan zijn:

1. Business development is primair gericht op de activiteit met containerfeederschepen.
2. De bestaande vloot toekomstbestendiger maken door waar mogelijk te investeren in verduurzamingsmaatregelen. Maar ook door schepen, gericht op een betere continuïteitsbasis, solide te herfinancieren.
3. Bestaande containerfeederschepen met een goede marktpositie overnemen van collega rederijen en waar mogelijk deze verbeteren en verduurzamen.
4. Het ontwikkelen (in 2026), gaan bestellen en laten bouwen (2027-2029) en in de vaart nemen (vanaf 2029) van de Next Generation 'ECO' containerfeederschepen.
5. Uitbouwen van de positie als allround dienstverlener als scheepsproject ontwikkelaar, (nieuwbouw) makelaar, scheepsfinancier en commercieel manager en scheepsmanager.

In the spotlight: de werkmaatschappijen van de JR Shipping Group

De belangrijkste gespecialiseerde werkmaatschappijen in de groep zijn:

- JR Ship Management BV (scheepsmanagement)
- JR Ship Crew BV (bemanningzaken)
- Confeeder Shipping & Chartering BV (verhuur containerfeederschepen)
- SeaZip Offshore Service BV (verhuur offshoreserviceschepen)
- JR Ship Investments BV (emissies en projectbeheer)
- JR Ship Brokers & Consultants BV (scheepsontwikkeling en brokerage)

JR Ship Management

Het operationeel scheepsmanagement wordt uitgevoerd door JR Ship Management BV. Kerntaken van deze allround scheepsmanagementorganisatie zijn:

- Nautisch/technisch management
- Bemanningzaken
- (Technische) inkoop
- Financieel beheer
- Kwaliteitsbeheer
- Verzekeringen
- ICT

JR Shipping Group is volledig gecertificeerd voor International Ship & Port Facility Security (ISPS), International Safety Management (ISM) alsook ISO 9001, 14001 & 45001. Wat primair van belang is voor de operatie van Seazip Offshore Service. Vastgelegde procedures, toegepast aan de wal en op zee, staan garant voor een veilige, betrouwbare en milieubewuste bedrijfsvoering.

Via periodiek uitgevoerde audits wordt toegezien op de kwaliteit van de bedrijfsprocessen. Hiervoor tekent de afdeling 'Quality, Health, Safety & Environment' (QHSE).

JR Ship Management beschikt over een eigen technische managementafdeling. Alle schepen worden volgens vaste procedures met regelmaat door de technische inspecteurs bezocht. Periodiek onderhoud wordt systematisch uitgevoerd.

Zowel de QHSE alsook de technische managementafdeling dragen in hoge mate bij aan 'emission management', gericht op het meten en rapporteren van de emissie van bijvoorbeeld CO₂ alsook het terugdringen van de mate van uitstoot van de schepen. Om o.a. de CO₂-emissie van de schepen te verlagen worden continu maatregelen genomen. Fijnmazige maatregelen alsook grote ingrepen zoals complete verbouwingen (retrofits) welke wel tot 26% besparing op het brandstofverbruik en daarmee de emissies hebben geleid (Zie hiervoor in meer detail hoofdstuk: Verbeteren van de activiteiten).

De afdeling inkoop, verantwoordelijk voor de complete uitrusting van de vloot, is gericht op permanente efficiency-verbetering en kostenbeheersing. Een team van administratief specialisten ziet toe op het financieel beheer van de vloot en verzorgt de financiële jaarrapportages.

In totaliteit zijn er 40 personen werkzaam in de walorganisatie JR Ship Management BV.

De werving, selectie en begeleiding van zeevarenden wordt verzorgd door JR Ship Crew BV in nauwe samenwerking met vaste crewmanagement partners.

Talent aantrekken, opleiden en vasthouden behoort tot de belangrijkste uitdagingen van deze tijd. Vrijwel alle arbeidsmarktsegmenten hebben te maken met schaarste. De scheepvaart – hoe aantrekkelijk ook – vormt hierop geen uitzondering. Desondanks slaagde de rederijgroep er ook in de periode 2025 en 2026 in om de schepen van de juiste crew te voorzien. Ondertussen zet de rederijgroep alle denkbare middelen in: de rederij profileert zich op beurzen, onderhoudt nauwe contacten met de zeevaartscholen, begeleidt stages en zet diverse social media in om zich te profileren. En wie eenmaal binnen is ervaart een vorm van open en respectvol werkgeverschap waar groei en ontwikkeling centraal staan.

Confeeder Shipping & Chartering

Confeeder Shipping & Chartering is ruim 25 jaar geleden opgericht door de rederijgroep. Zij is verantwoordelijk voor het commerciële management (of te wel: het verhuren) van de vloot containerfeederschepen. Het team van Confeeder, bestaande uit 3 vakspecialisten, beschikt over veel marktexpertise en zet zich in voor duurzame klantrelaties.

Door de jaren heen is het van grote waarde gebleken dat de rederijgroep via Confeeder zelf toegang tot markt heeft. De voordelen zijn:

- Een directe, eigen vertegenwoordiging van de interesses van de verhurende scheepseigenaar.
- Full-service dienstverlening naar de rederijgroep en niet alleen maar makelaar zijn voor een verhuurcontract.
- De laatste ontwikkelingen op het gebied van chartercontract recht worden gevolgd alsook veranderingen in wet- en regelgeving. Zo kunnen de bepalingen in nieuwe chartercontracten altijd



- up to date zijn en worden operationele- en commerciële risico's gemitigeerd.
- Een betere toegang tot marktinformatie.
- Door de regelmatige commerciële en operationele contacten met alle afdelingen van de containerlijndiensten die de schepen huren kan er veel adequater op zaken ingespeeld worden.
- Een hechtere relatie met klanten.

Door de jaren heen heeft Confeeder Shipping & Chartering voor de rederijgroep 46 verschillende containerfeeder schepen van 18 verschillende types in de markt verhuurd. Daarnaast zijn diverse schepen bemiddeld voor andere rederijen en/of namens containerlijndiensten.

Figuur 1: Overzicht klanten Confeeder Shipping & Chartering

A2B Lines	Delmas	Hanjin	ONE	Container line
APL	Delphis	Hapag Lloyd	OOCL	Tarros
Bermuda Shipping	DFDS	Italia Martima	OPDR	Team Lines
BG Freight	Eimskip	JSV Logistics	Samskip	Tschudi
Boluda	Elkenz Maritime	MAERSK	Sea Consortium	Unifeeder
Borchard Lines	Ellerman	Mann Lines	Seaboard Marine	Viasea
CMA CGM	EMES ARKAS	MSC	Seaconnect	WEC Lines
Cobelfret	EUCON	NCL	Seafreight Line	Xpress Feeders
Containerships	Evergreen	Nirinth Shipping	Sealead Shipping	Yaiza JSV
COSCO	Far Shipping Lines	Nisa Shipping	Somers Isles Shipping	Zim
Crowley	FESCO	NYK	Suardiaz	

Er is gewerkt met de bovenstaande 53 containerlijndiensten.



SeaZip Offshore Service

Ruim 15 jaar geleden is de keuze gemaakt om de activiteiten van de rederijgroep uit te breiden naar andere scheepssegmenten naast de bestaande activiteiten rondom containerfeederschepen en short sea droge lading schepen. Na verschillende marktontwikkelingsmogelijkheden onderzocht te hebben is de keuze gemaakt voor de markt van support schepen voor de Offshore sector en dan met name het segment van de crew transfer schepen. Voor de ontwikkeling van deze nieuwe activiteit werd een nieuwe

divisie opgericht onder de merknaam 'SeaZip' wat staat voor 'snelle bezorgdienst op zee'.

De eerste twee crew transfer schepen van het type 'Damen-2610' werden besteld en werden winter 2012/2013 geleverd (de SeaZip 1 en SeaZip 2). En zo kon, bij start van het nieuwe offshore werkseizoen (in maart/april 2013), begonnen worden. In de jaren erna zijn er diverse crew transfer schepen bijgekomen. Ook in deze projecten is deelgenomen en/of obligatie financiering verstrekt door investeerdersrelaties van de rederijgroep.

De SeaZip 1 en 2 zijn een paar jaar geleden verkocht. De SeaZip 3 t/m 6 zijn drie jaar geleden grondig verbouwd en aangepast zodat ze plaats konden gaan bieden voor het vervoer van 24 windmolen monteurs waarmee de marktpositie van deze schepen aanmerkelijk verbeterd kon worden. Van een Engelse rederij werden tussentijds twee schepen overgenomen (de SeaZip 7 en 8). Deze zijn voorjaar 2026 weer verkocht. En tot slot zijn er twee grotere schepen van het type Damen-2710 bijgekomen (de SeaZip 9 en 10) de laatste twee jaar.

SeaZip Offshore Service is de commerciële manager van de 'SeaZip' schepen en zorgt voor de verhuur aan marktpartijen die verantwoordelijk zijn voor de aanleg of het latere onderhoud van de windparken op zee. Binnen de scheepsmanagementorganisatie JR Ship Management is een apart team van technische specialisten bezig met het dagelijkse, operationele management van de vloot crew transfer schepen. Dit is ook goed omdat de hele dynamiek in de offshore wind industrie anders is dan in de containervrachtvaart.

SeaZip geniet ook bij andere scheepseigenaren veel vertrouwen. Met regelmaat worden schepen van andere eigenaren aan industrieklanten verhuurd. Daarbij is begin 2025 de scheepsmanagement verantwoordelijkheid overgenomen voor de drie crew transfer schepen van de Nederlandse collega 'Coastwise Offshore'.

In de afgelopen 13 jaar heeft SeaZip Offshore Service een goede naam opgebouwd door de hoge kwaliteit van haar schepen en de goede dienstverlening van de walorganisatie en de mensen aan boord.

JR Ship Investments

Sinds 2001 ontwikkelt en plaatst de rederijgroep in eigen beheer emissies voor scheepsinvesteringsprojecten. Hiertoe is besloten om onafhankelijk van derden projectkeuzes te kunnen maken, gebaseerd op objectieve en realistische exploitatievooruitzichten en om maximale betrokkenheid bij investeerdersbelangen te garanderen. De rederij geniet het vertrouwen van een grote, diverse groep particuliere en zakelijke investeerders die deelnemen in de vloot.

Voor verdere professionalisering van haar emissie-activiteiten heeft de rederijgroep in 2007 JR Ship Investments opgericht. Deze dochtermaatschappij is verantwoordelijk voor de plaatsing van emissies, de bijbehorende voorlichting en publicitaire activiteiten, alsmede voor het beheer van de diverse lopende participatieprojecten. Met regelmaat belegt JR Ship Investments namens de rederijgroep vennootvergaderingen. Diverse publicaties als kwartaalberichten, nieuwsbrieven en dit jaarverslag dragen bij aan de betrokkenheid en transparantie.

In 2025 en 2026 zijn diverse scheepsinvesteringsprojecten gestructureerd en op de Nederlandse investeerdermarkt aangeboden. Afhankelijk van het voorliggende project kon er geïnvesteerd worden in obligaties (met een eerste of tweede hypotheekrecht als extra zekerheid) en/of in het eigen vermogen van een scheeps participatieproject worden deelgenomen.

Begin 2025 kon zo de aankoop van het containerfeeder schip Expert gerealiseerd worden. Later volgende de financiering van de aankoop van crew transfer vessel



SeaZip 10. Voor deze twee projecten werd in totaal zo'n Euro 10 miljoen geplaatst bij investeerders.

Net voor publicatie zijn, daarnaast, de grotere (1.400 TEU) containerfeederschepen Essence en Esperance geherfinancierd. Per schip is € 4,95 miljoen aan obligaties en € 4,95 miljoen aan participaties geplaatst. Voor beide schepen dus € 19,8 miljoen.

Ook in de tweede helft van 2026 verwacht JR Ship Investments gedegen scheepsinvesteringsprojecten te kunnen presenteren aan de groeiende groep betrokken investeerders.

JR Ship Brokers & Consultants

Ofschoon voor vaste klantrelaties ook consultancy werk doet, taxaties uitvoert en aan- en verkoop van bestaande schepen begeleid, ligt de focus van JR Ship Brokers &

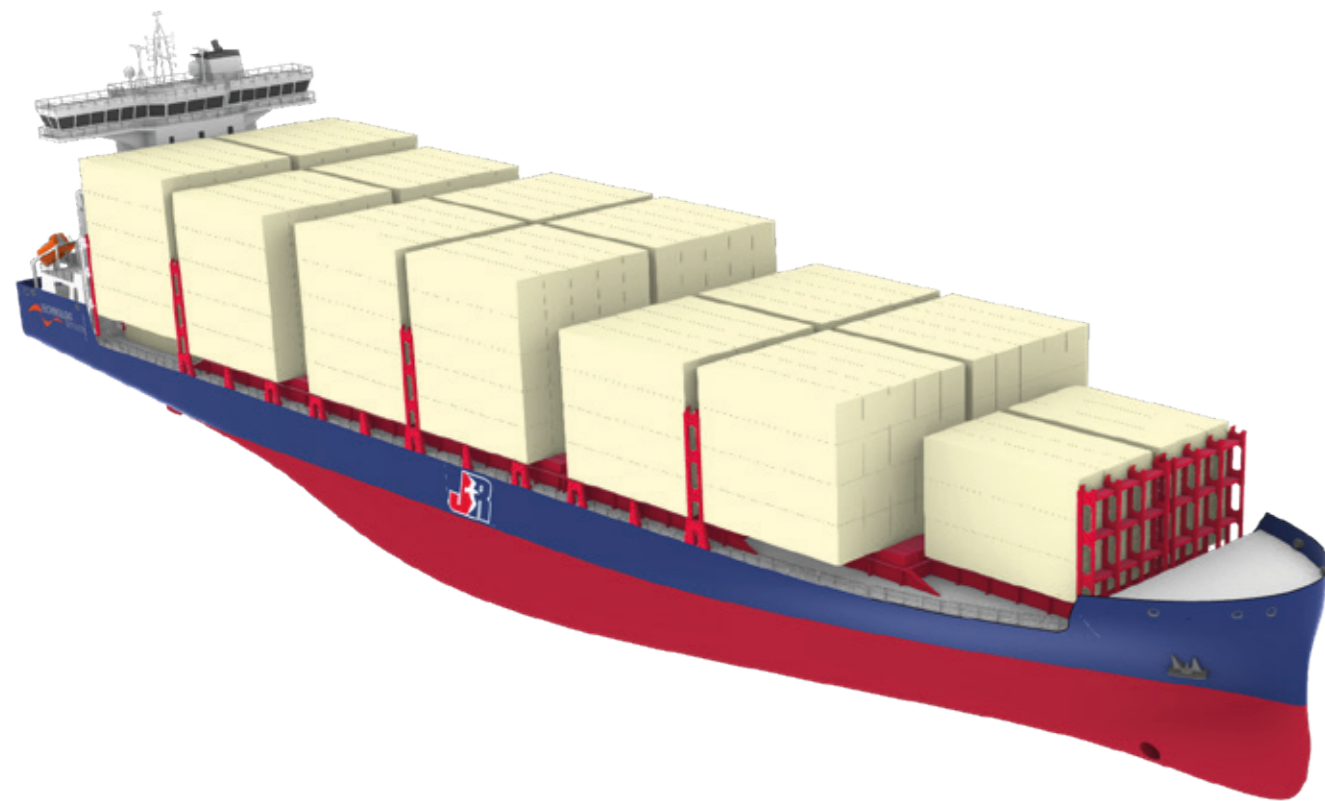
Consultants op het helpen ontwikkelen en het bemiddelen van nieuw te bouwen short sea dry cargo schepen en containerfeederschepen. Voorbeelden zijn projecten voor de Noorse rederij Hagland Shipping en de Britse rederij Scotline. Een deel van deze bouwopdrachten zijn geplaatst bij Nederlandse scheepswerven.

JR Ship Brokers & Consultants bouwde in de loop der jaren ook een bijzondere vertrouwensrelatie op met de Indiase wervengroep 'Chowgule Shipbuilding' met werven in Goa en in Mangalore. Door de jaren heen is JR Ship Brokers & Consultants bij de projectontwikkeling en contractbemiddeling van zo'n twintig nieuwbouwopdrachten bij Chowgule betrokken geweest.

In 2023 speelde JR Ship Brokers & Consultants nog een succesvolle bemiddelende rol tussen enerzijds Chowgule en anderzijds de Nederlandse rederij Boomsma Shipping in

Figuur 2: Overzicht klanten Seazip Offshore Service





Artist impressie van een Eco Flex Feeder design.

Sneek en de Duitse rederijorganisatie Leonhardt & Blumberg in Hamburg. De samenwerking resulteert in een nieuwe standaard voor low emission short sea droge lading schepen met een laadvermogen van 8.500 ton. De Nederlandse en Duitse rederij bestelde gezamenlijk aanvankelijk vier van deze 'ECO-8500' schepen. Inmiddels is de serie uitgebreid tot een totaal van acht schepen waarbij de JR Shipping Group deelneemt met twee schepen. Dankzij het innovatieve design van 'Conoship International' uit Groningen zullen de schepen tot 40% minder brandstof gebruiken dan vergelijkbaar bestaand tonnage. Daarmee wordt de uitstoot van CO₂ ook met 40% verminderd.

Rond publicatie is het eerste schip van de 'ECO-8500' serie in de vaart gekomen. De 'Frisian Future' van Boomsma Shipping.

In 2025 en 2026 is JR Ship Brokers & Consultants nauw betrokken bij de uitwerking van het eigen ECO Flex Feeder nieuwbouw programma van de JR Shipping Group. Deze next generation feeders voor de Europese short sea markt worden ontworpen met het gerenommeerde ontwerpbureau Technolog uit Hamburg en zullen ook tot 40% minder brandstof gaan verbruiken en dus 40% minder CO₂ uitstoten dan bestaande schepen met dezelfde containertransportcapaciteit. De ambitie is om rond eind 2026, begin 2027 samen met een aantal collega rederijen een grotere serie van deze sustainable ECO Flex Feeders te bestellen om deze dan vanaf eind 2029 in de vaart te kunnen brengen.

5 Markt- en vlootontwikkelingen

JR Shipping Group profiteerde in 2025 en het eerste deel van 2026 van een goede markt voor de containerfeeders schepen. De hoge verhuurtarieven hebben ook geleid tot een duidelijke stijging van de waarde van bestaande feeders schepen. Dit heeft ertoe geleid dat een grote 'private equity' investeerder die een belangrijk deel van de door JR Shipping Group beheerde vloot in eigendom had, de keuze heeft gemaakt een aantal schepen winstgevend te verkopen. Ook een Noors fonds heeft besloten een van de twee schepen te verkopen. Dit heeft ertoe geleid dat er tussen voorjaar 2025 en voorjaar 2026 in totaal 6 containerschepen verkocht zijn.

Daarentegen viel de markt voor de crew transfer schepen vanaf eind 2024 tot halverwege 2025 erg tegen. De tegenvallende resultaten bij de offshore wind schepen hebben recentelijk tot een teleurstellende verkoop van de SeaZip 7 en SeaZip 8 geleid.

Daarbij stond 2025 in het teken van, waar mogelijk, vlootbehoud herfinancieren. Hiertoe zijn plannen gemaakt om 7 feeders schepen opnieuw te financieren. De uitvoering van de projecten, in 2 stappen, is ten tijde van publicatie afgerond, net als de overdracht. De Essence en Esperance konden voor eerder overeengekomen, aantrekkelijke prijzen overgenomen worden. Vijf kleinere feeders schepen worden in een Noors investeringsfonds geherfinancierd.

Tegelijkertijd wordt er hard gewerkt om de vloot meer sustainable te maken en met toevoeging van bestaande topschepen en het ontwikkelen van next generation ECO Flex Feeders weer te laten groeien.

De markt voor containerfeeders schepen

Containerfeeder schepen worden op 'time charter'-basis verhuurd aan containerlijndiensten. De duur van deze verhuurovereenkomsten (ook wel 'chartercontracten' genoemd) kan variëren van enkele maanden tot meerdere jaren. Dit is mede afhankelijk van de marktomstandigheden.

De huurder, de containerlijndienst, bepaalt welke routes het schip vaart, met welke snelheid wordt gevaren en hoeveel havens worden aangedaan. Daarmee bepaalt de klant in belangrijke mate ook de hoogte van de reisgebonden (variabele) kosten, zoals brandstofkosten, kosten voor CO₂-emissierechten en havenkosten. Deze kosten worden daarom door de huurder gedragen.

Daarnaast betaalt de huurder gedurende de looptijd van een timechartercontract een vast huurtarief voor het gebruik van het schip. In dit huurtarief zijn onder meer het volledige scheepsmanagement, de inzet van de bemanning, verzekeringen, bevoorrading en reparaties en onderhoud inbegrepen.

De verhuurmarkt voor containerfeeder schepen kent, net als andere scheepvaartmarkten, sterke cyclische schommelingen. Veranderingen in de balans tussen vraag naar transportcapaciteit en het aanbod van schepen hebben grote invloed op de hoogte van de chartertarieven.

Na de financiële crisis van 2008 kende de sector jarenlang een periode van wereldwijd verlieslijdende exploitatie van zeeschepen en relatief lage chartertarieven. Pas vanaf 2020 lieten de internationale scheepvaartmarkten weer structureel en substantieel herstel zien. Vanaf oktober 2020 stegen de chartertarieven voor containerfeeder schepen zodanig dat de exploitatie van containerschepen opnieuw winstgevend werd.

Deze stijging van de huurtarieven zette in 2021 fors door. In de periode tussen voorjaar 2021 en herfst 2022 werden nieuwe recordhoogten bereikt. Gedurende ongeveer 14 maanden konden chartercontracten worden afgesloten tegen tarieven die soms het dubbele bedroegen van het gemiddelde niveau van de voorgaande vijf jaar. Daarmee vormden 2021 en 2022 een periode met uitzonderlijk sterke marktomstandigheden, na de langdurig zwakke jaren volgend op de crisis van 2008. Scheepvaartondernemers en ervaren scheepsinvesteers zijn gewend aan dergelijke marktcycli.

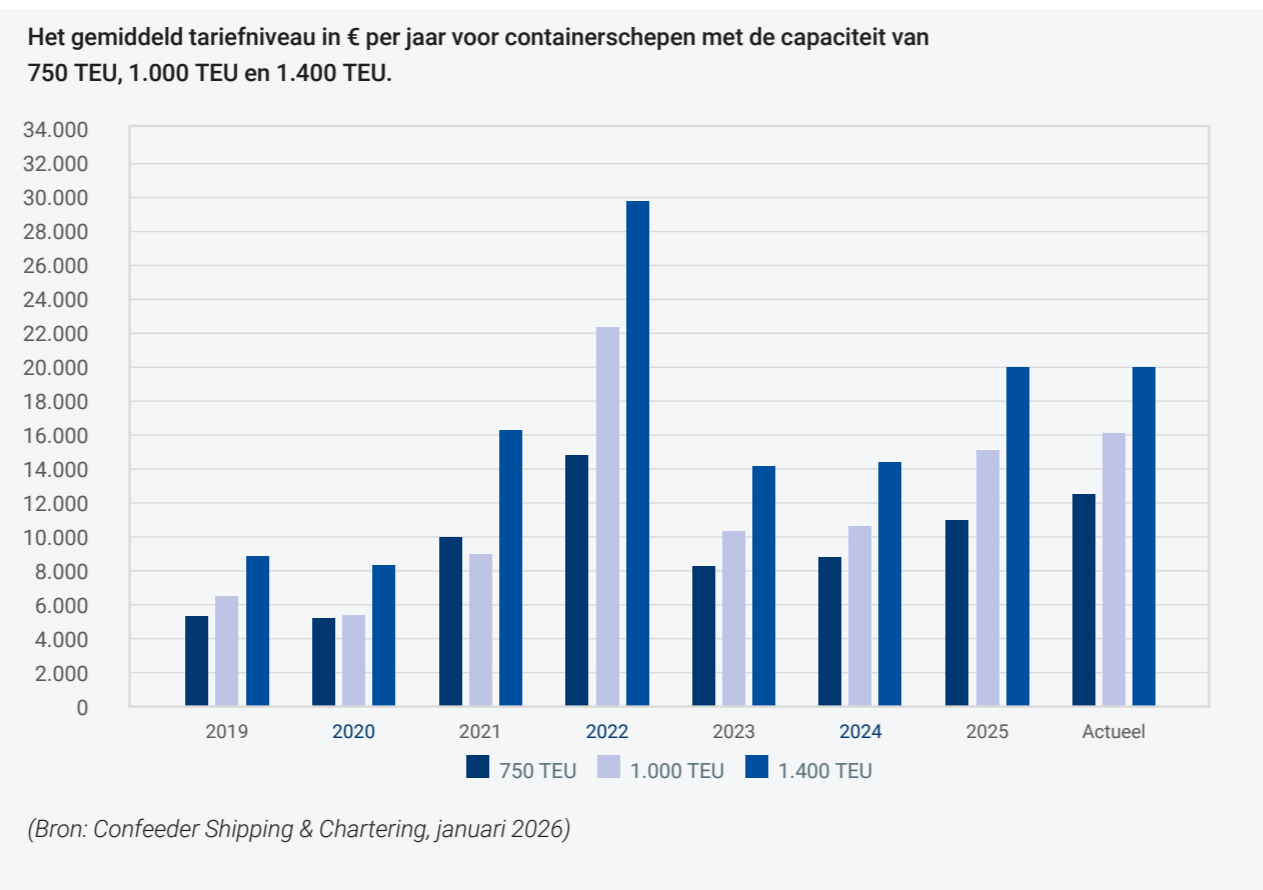
Na deze periode van sterke marktgroei die tot herfst 2022 duurde, vond er een natuurlijke correctie plaats. Tarieven vielen terug naar gangbare tarieven van rond de € 10.000,- per dag voor de feeders schepen met een capaciteit van 750 TEU en rond de € 14.000,- per dag voor de grotere feeders met een capaciteit van 1.400 TEU.

De in het verleden (tot 2008) gerealiseerde feederschepen konden met de bouwkosten van toen, prima renderen op basis van deze voorheen gangbare tarieven. Het tarief niveau wat nodig is om rendabel te kunnen opereren is gaandeweg hoger komen te liggen voor nieuw te bouwen schepen vanwege de veel hogere investeringskosten. Door de jaren heen zijn ook de exploitatiekosten – door inflatie – geleidelijk hoger geworden. De laatste paar jaar is onder invloed van alle inflatie, de bouw prijs en de verdere realisatiekosten van vergelijkbare feederschepen zeker 25% tot 30% gestegen. Het beperkte aantal feederschepen voor de Europese markt die de laatste tijd opgeleverd zijn, moeten gemiddeld dan ook meer per dag gaan verdienen.

In 2024 is er weer een stijging van de tarieven ingezet welke zich in 2025 versterkt heeft doorgezet. Op dit moment ligt het chartertarief voor de huidige generatie feederschepen met een capaciteit van 750 TEU rond de € 13.000,- per dag en van 1.400 TEU schepen rond de € 20.000,- per dag.

Buiten dat de verdere ontwikkeling afgewacht moet worden, is het niet aannemelijk dat de marktbalans sterk verstoord kan worden en er een grote, langdurige terugval in de verhuurtarieven komt. Er komen nauwelijks nieuwe feederschepen, geschikt voor de Europese markt, bij. De marktvraag blijft zich vooralsnog positief ontwikkelen. De bestaande schepen zullen dan ook nog jaren dienst moeten blijven doen. Schepen die daarbij veel kwaliteiten bieden (zoals ijsklasse en de flexibiliteit om veel verschillende maten containers te kunnen vervoeren) en ook nog energie efficiënt zijn en relatief minder uitstoten zullen daarbij een duidelijk concurrentievoordeel hebben.

Figuur 3: Chartertarieven (2019 – heden)



Verduurzaming aanpassingen aan het schip zullen de concurrentiepositie dan nog verder verbeteren.

Als schepen zich onderscheiden door een significant lager brandstofverbruik (waardoor er veel kosten door de charteraar bespaard kunnen worden), dan worden er,

terecht, forse meer prijzen betaald. Nieuw geleverde ECO feederschepen met een super laag brandstofverbruik (van soms wel 40% minder) krijgen zo maar € 2.500,- per dag meer betaald dan bestaande schepen met nog een 'ouderwetse' mate van brandstofverbruik. De 750 TEU schepen die wij ingrijpend aangepast hebben middels

een retrofit (een nieuwe, geoptimaliseerde boeg en nieuwe schroefbladen passende bij de huidige lagere vaarsnelheden) laten bij dezelfde operationele inzet een gemiddelde besparing in verbruik en de CO₂-emissies zien van 26%. De bestaande charteraars hadden daar ook geld voor over. Na 'retrofit' wordt er € 1.000,- per dag meer betaald.

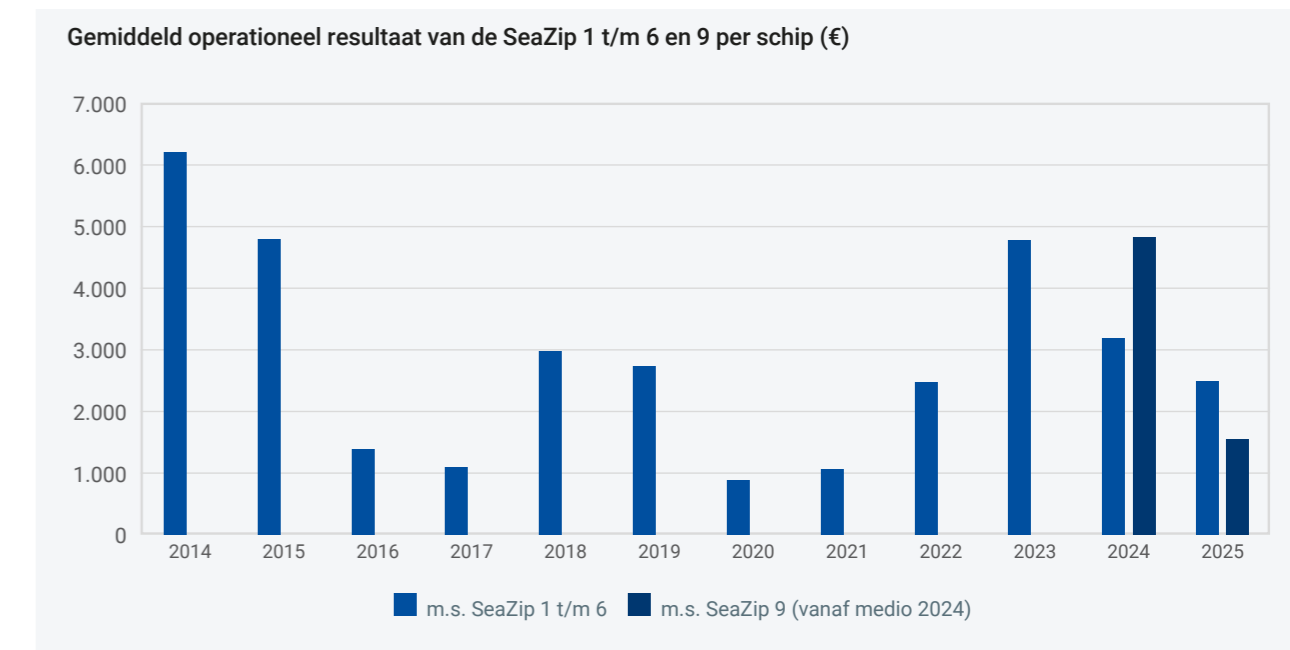
De conclusie is dan ook dat het beperken van brandstofverbruik en daarmee het verlagen van emissie van schadelijke stoffen zoals CO₂ niet alleen een noodzaak is maar tegelijkertijd ook goede 'business' kan zijn. Verduurzaming loont!

De markt voor serviceschepen in de offshore wind industrie

Sinds 2012 is de JR Shipping Group onder het label SeaZip Offshore Service actief op de markt voor serviceschepen in de offshore wind industrie. De rederijgroep sprong daarmee in op de sterk opkomende markt voor windturbineparken op zee, met de Noordzee als belangrijkste werkgebied. De markt is echter weerbarstig gebleken. Regelmatig liepen vergunningen, plannen en/of de financiering van nieuwe windparken vertragingen op wat dan weer tot verstoring leidde in de vraag- en aanbod balans op de markt voor serviceschepen. Zo ook in het segment waar SeaZip zich op toelegt, zijnde de markt voor crew transfer schepen.

In 2020 en 2021 verliep de exploitatie als het gevolg van de COVID-pandemie dramatisch. Desalniettemin hield de rederijgroep vol, overtuigd als zij was van de rol voor windenergie van zee in de algehele transitie naar meer renewable energy.

Figuur 4: Ontwikkeling resultaat SeaZip Offshore Service



In de jaren na de COVID-pandemie bleek dat geloof te worden beloond. De verbeterde marktomstandigheden vielen samen met de stap (voorjaar 2022) om de schepen uit te breiden van 12 naar 24 pax (het aantal plaatsen aan boord voor windmolen technici). De exploitatie van de schepen werd weer winstgevend. In 2023 waren vrijwel alle schepen zo'n 10 maanden verhuurd. En dit is uitzonderlijk omdat de markt voor serviceschepen in de offshore wind meestal een lange winterpauze kent. Normaal gesproken begroten wij met 250 inzetdagen per jaar voor de wat kleinere crew transfer vessels en tot 285 inzetdagen per jaar voor de grootste schepen.

De goede markt heeft aangehouden tot het vierde kwartaal van 2024. Daarna volgde er zeer moeizame periode. Tot de zomer van 2025 was er veel te weinig activiteit in de markt met als gevolg dat het werkseizoen pas laat en tegen veelal magere tarieven van start ging.

In de tweede helft van 2025 zijn de SeaZip schepen allemaal normaal tot inzet gekomen. Gaandeweg tegen ook weer herstelde verhuurtarieven. Maar in zijn totaliteit was 2025 een slecht jaar.

De tegenvallende resultaten hebben ertoe geleid dat er twee schepen (de SeaZip 7 en de SeaZip 8) in de financiële problemen kwamen en voor teleurstellende prijzen verkocht moesten worden. In deze schepen zaten geen andere investeerders. De verliespost is dus voor rekening van de rederijgroep.

Winter 2025-2026 is er substantieel tijd en geld geïnvesteerd in het uitvoeren van groot onderhoud en het repareren van een onvoorziene schade op een aantal crew transfer schepen. Dit maakt dat in het voorjaar 2026, tussen rapportagejaar en publicatie, de gehele vloot weer terug in de vaart kon worden gebracht en daarmee in de verhuurmarkt kon worden weggezet.

Voor de komende jaren wordt gemiddeld een redelijk stabiele verhuurmarkt voor crew transfer vessels verwacht. De vraag naar serviceschepen groeit als gevolg van de toename van de totale offshore windparken markt in Europa. Daar staat tegenover dat er op dit moment maar een beperkt aantal nieuwbouw schepen in de planning staan om geleverd te worden aan concurrerende rederijen. Op dit moment zijn de nieuwbouwprijzen eigenlijk ook te hoog om tot een rendabele basis voor een investeringsproject te komen. SeaZip heeft daarom ook geen nieuwe crew transfer schepen in bestelling.

Het beleid van SeaZip Offshore Service is er primair op gericht om de komende jaren het bestaande, goede portfolio crew transfer schepen zo goed mogelijk te exploiteren, de debt financiën stevig af te lossen en daarmee zorg te dragen voor verbetering van de

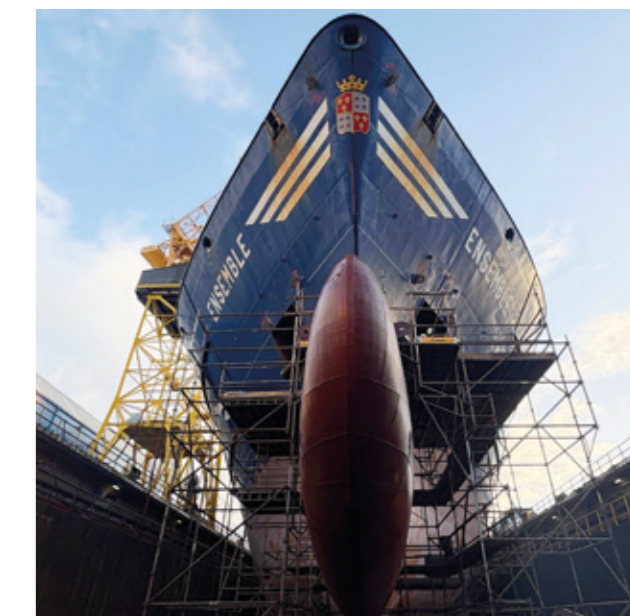
balansverhoudingen in de CV-ondernemingen. Mochten er interessante investeringskansen in bestaande crew transfer vessels ontstaan, dan zal SeaZip deze onderzoeken.

Verduurzaming van de vloot

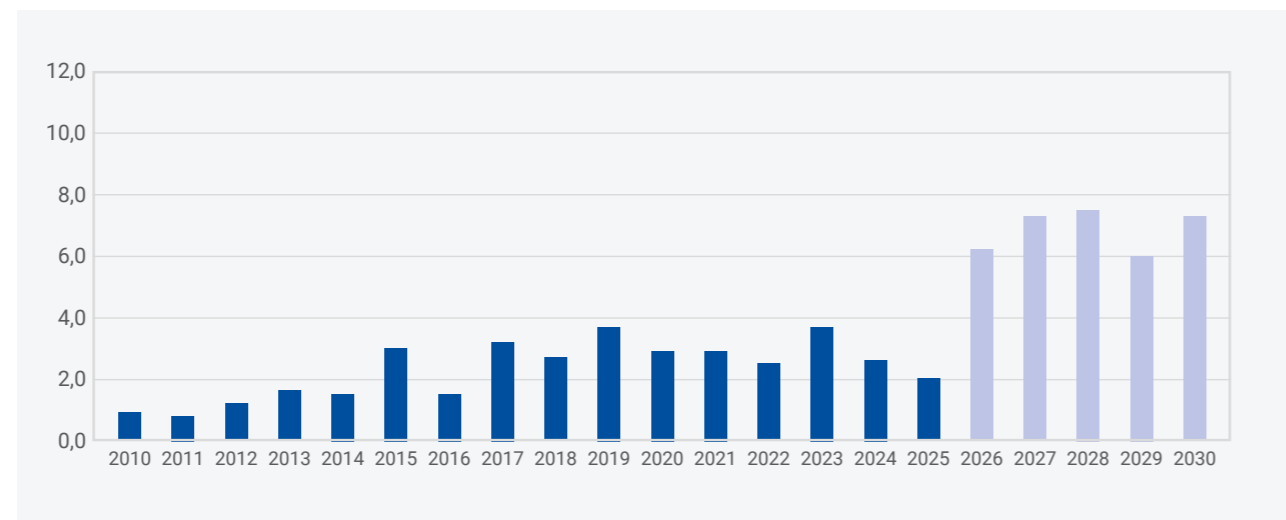
De teamleden van JR Ship Management waren ook in 2025 bij veel verduurzamingsprojecten betrokken met het doel om de CO₂-footprint van de bedrijfsactiviteiten (en dan vooral de schepen) te verminderen. Alle geledingen van de rederij organisatie worden hier intensief bij betrokken. Samen wordt er ingezet op 'Sustainability'.

Na de succesvolle toepassing van uitlaatgassen filtersystemen op 10 containerfeederschepen is in de winterperiode van 2025/2026 een volgende betekenisvolle stap gezet. Vijf containerfeederschepen zijn geretrofit.

Oorspronkelijk waren deze 750 TEU schepen – opgeleverd tussen 2003 en 2005 – ontworpen om 17 knopen te kunnen behalen met een maximale belading. Dit heeft toen in grote mate de vorm van het voorschip alsook het ontwerp van de schroefbladen bepaald. Maar door de jaren heen zijn de schepen steeds zuiniger gaan varen. Door de toegenomen brandstofkosten en de toenemende bewustwording dat er zuiniger en met minder uitlaatgassen uitstoot gevaren moet worden, was dit ook verstandig.



Figuur 5: Nieuwe offshore-energie-installaties in Europa in gigawatt (GW) - Het centrale scenario van WindEurope



Vandaag de dag varen deze schepen gemiddeld maar 14 knopen. En verder is geconstateerd dat de schepen in de praktijk op verschillende diepgangen varen en zelden continue op volle diepgang (met maximale belading). Het gevolg was dat de schepen continue rondvoeren met een niet meer goed bij de vaarpraktijk passende boegvorm en schroefbladen. Dat is niet effectief en dat kost naar verhouding dus te veel brandstof.

In 2024 en 2025 is samen met hydrodynamisch onderzoeksinstituut 'Marin' in Wageningen en ontwerpbureau 'Technolog' in Hamburg onderzoek gedaan naar hoe de vorm van het voorschip en de geometrie van de schroefbladen zo aangepast

zouden kunnen worden dat ze weer optimaal passen bij het huidige vaarprofiel van de schepen.

In de winter van 2025/2026 zijn deze 'retrofit' werkzaamheden uitgevoerd tijdens reguliere dokbeurten bij werven in Duitsland en Spanje.

JR Shipping Group is blij met het behaalde resultaat. In het hoofdstuk 'Verbeteren van de activiteiten' staan we uitgebreider stil bij de eerste resultaten. In de eerste maanden na de uitgevoerde retrofit-dokbeurten is het brandstofverbruik van de vijf 750 TEU-schepen gemiddeld met 26% gedaald. Daarmee zijn ook de emissies van CO₂

en andere stoffen afgenomen. Deze besparing ligt volledig in lijn met de projecties uit het vooronderzoek.

In 2026 en 2027 zal de rederijgroep de ingeslagen weg voortzetten en de bestaande vloot verder verduurzamen. Dit is niet alleen een zinvolle investering, maar wordt door containerlijndiensten ook beloond met hogere chartertarieven.

6 Vlootoverzicht

CONTAINERFEEDERSCHEPEN

MV Enforcer



Lengte over alles 134,65 m
 Capaciteit 750 TEU
 Werf & Bouwjaar Volharding Shipyards / 2003
 Motor MAK, 7200 kW
 Dienstsnelheid 17,5 kn
 Scrubber/ Carbon Capture
 Retrofit* Herfst 2025

MV Encounter



Lengte over alles 134,65 m
 Capaciteit 750 TEU
 Werf & Bouwjaar Volharding Shipyards / 2004
 Motor MAK, 7200 kW
 Dienstsnelheid 17,5 kn
 Scrubber/ Carbon Capture
 Retrofit* Herfst 2025

MV Energy



Lengte over alles 134,65 m
 Capaciteit 750 TEU
 Werf & Bouwjaar Volharding / 2004
 Motor MAK 8M43, 7200 kW
 Dienstsnelheid 17,5 kn
 Scrubber/ Carbon Capture
 Retrofit* Herfst 2025

MV Energizer



Lengte over alles 134,65 m
 Capaciteit 750 TEU
 Werf & Bouwjaar Volharding Shipyards / 2004
 Motor MAK, 7200 kW
 Dienstsnelheid 17,5 kn
 Scrubber/ Carbon Capture
 Retrofit* Herfst 2025

CONTAINERFEEDERSCHEPEN

MV Endurance



Lengte over alles 134,65 m
 Capaciteit 750 TEU
 Werf & Bouwjaar Volharding Shipyards / 2005
 Motor MAK, 7200 kW
 Dienstsnelheid 17,5 kn
 IJsklasse 1A
 Scrubber/ Carbon Capture
 Nog te retrofitten in 2026/2027

MV Bermuda Islander



Lengte over alles 99,98 m
 Capaciteit 340 TEU
 Werf & Bouwjaar Scheepswerf Bijlsma / 2001
 Motor Wärtsilä, 2999 kW
 Dienstsnelheid 15 kn
 IJsklasse 1A

MV Expert



Lengte over alles 157,65 m
 Capaciteit 1025 TEU
 Werf & Bouwjaar Fujian Mawei Shipbuilding, China / 2010
 Motor MAK 9M43C Diesel, 9000 kW
 Dienstsnelheid 18,3 kn
 IJsklasse E3/1A

MV Ensemble



Lengte over alles 134,65 m
 Capaciteit 750 TEU
 Werf & Bouwjaar Volharding Shipyards / 2005
 Motor MaK 8M43, 7200 kW
 Dienstsnelheid 17,5 kn
 IJsklasse 1A
 Scrubber/ Carbon Capture
 Retrofit* Herfst 2025

MV Esperance



Lengte over alles 168,10 m
 Capaciteit 1436 TEU
 Werf & Bouwjaar Saintry Shipbuilding, China P.R. / 2011
 Motor QMD-Wartsila 6 RT-FLEX 60 C-B
 Dienstsnelheid 19 kn
 IJsklasse 1A

MV Essence



Lengte over alles 168,10 m
 Capaciteit 1436 TEU
 Werf & Bouwjaar Saintry Shipbuilding, China P.R. / 2011
 Motor QMD-Wartsila 6 RT-FLEX 60 C-B
 Dienstsnelheid 19 kn
 IJsklasse 1A

DROGELADINGSCHEPEN IN DE KUSTVAART

Scot Mariner 



Lengte over alles 89,98 m
 Tonnage 2594
 Werf & Bouwjaar Tille Scheepsbouw / 2001
 Motor Wartsila 6L26A, 1950 kW
 Bruto draagvermogen 3313

Scot Bay 



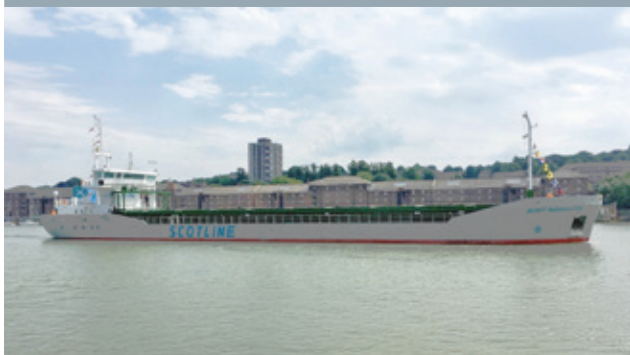
Lengte over alles 91,25 m
 Tonnage 2595
 Werf & Bouwjaar Tille Scheepsbouw / 2001
 Motor Wartsila 6L26, 315 kW
 Bruto draagvermogen 3177

Scot Pioneer 



Lengte over alles 89,99 m
 Tonnage 2528
 Werf & Bouwjaar Peters, Kampen, NL / 2006
 Motor Wartsila 9L20, 1800 kW
 Bruto draagvermogen 3636

Scot Navigator 



Lengte over alles 88,00 m
 Tonnage 2571
 Werf & Bouwjaar Groningen Shipyard, NL / 2017
 Motor Caterpillar, 750 kW
 Bruto draagvermogen 3700

Scot Carrier 



Lengte over alles 89,98 m
 Tonnage 3450
 Werf & Bouwjaar Royal Bodewes, NL / 2018
 Motor MAK 6M25C, 1850 kW
 Bruto draagvermogen 4803

Scot Explorer 



Lengte over alles 89,98 m
 Tonnage 3457
 Werf & Bouwjaar Royal Bodewes, NL / 2019
 Motor MAK 6M25C, 1850 kW
 Bruto draagvermogen 4803

DROGELADINGSCHEPEN IN DE KUSTVAART

Scot Ranger 



Lengte over alles 89,98 m
 Tonnage 3457
 Werf & Bouwjaar Royal Bodewes, NL / 2021
 Motor MAK 6M25C, 1850 kW
 Bruto draagvermogen 4782

Scot Isles 



Lengte over alles 89,98 m
 Tonnage 3457
 Werf & Bouwjaar Royal Bodewes, NL / 2021
 Motor MAK 6M25C, 1850 kW
 Bruto draagvermogen 4735

Scot Trader 



Lengte over alles 89,98 m
 Tonnage 3457
 Werf & Bouwjaar Royal Bodewes, NL / 2023
 Motor ABC 8 DZC 100, 1768 kW
 Bruto draagvermogen 4787

Scot Leader 



Length Overall 89,98 m
 Tonnage 3457
 Werf & Bouwjaar Royal Bodewes, NL / 2024
 Motor MAK, 1850 kW
 Bruto draagvermogen 4794

MV Esprit 



Lengte over alles 113,18 m
 Tonnage 7300
 Draagvermogen 8500 mt
 Werf & Bouwjaar Chowgule, India / 2027

MV Estime 



Lengte over alles 113,18 m
 Tonnage 7300
 Draagvermogen 8500 mt
 Werf & Bouwjaar Chowgule, India / 2028

OFFSHORE SERVICE VESSELS

CTV Seazip 3



Lengte over alles	26,30 m
Passagiers	24
Werf & Bouwjaar	Damen Shipyards / 2015
Motor	2 x Caterpillar, 895 kW
Dienstsnelheid	25 kn

CTV Seazip 4



Lengte over alles	26,30 m
Passagiers	24
Werf & Bouwjaar	Damen Shipyards / 2015
Motor	2 x Caterpillar, 895 kW
Dienstsnelheid	25 kn

CTV Seazip 5



Lengte over alles	26,30 m
Passagiers	24
Werf & Bouwjaar	Damen Shipyards / 2016
Motor	2 x Caterpillar, 895 kW
Dienstsnelheid	25 kn

CTV Seazip 6



Lengte over alles	26,30 m
Passagiers	24
Werf & Bouwjaar	Damen Shipyards / 2016
Motor	2 x Caterpillar, 895 kW
Dienstsnelheid	25 kn

CTV Seazip 9



Lengte over alles	26,80 m
Passagiers	24
Werf & Bouwjaar	Damen Shipyards / 2020
Motor	2 x Caterpillar C32 TTA, 2162 kW
Dienstsnelheid	25 kn

CTV Seazip 10



Lengte over alles	26,80 m
Passagiers	26
Werf & Bouwjaar	Damen Shipyards / 2019
Motor	2 x Caterpillar C32 TTA, 2162 kW
Dienstsnelheid	21 kn

OFFSHORE SERVICE VESSELS

Master



Lengte over alles	27,27 m
Passagiers	30 Pax
Werf & Bouwjaar	Next Generation Shipyards / 2020
Motor	2x MAN D2862 LE 489, 1066 kW
Dienstsnelheid	22 kn

Mate



Lengte over alles	27,27 m
Passagiers	30 Pax
Werf & Bouwjaar	Next Generation Shipyards / 2022
Motor	2x MAN D2862 LE 489, 1066 kW
Dienstsnelheid	22 kn

TALL SHIPS

Clipper Stad Amsterdam



Lengte over alles	78 m
Lengte over dek	60,50 m
Passagiersaccommodatie	18
Passagiers voor dagtochten	125
Werf & Bouwjaar	Damen Oranjewerf / 2000
Motor	749 kW



7

Naar **Sustainability** in Short Sea Shipping

Een veranderend speelveld voor de maritieme sector

De internationale scheepvaart bevindt zich midden in een periode van ingrijpende verandering. De noodzaak om klimaatverandering te beperken, de energietransitie te versnellen en economische activiteiten duurzamer te organiseren, heeft geleid tot een groeiende hoeveelheid regelgeving, rapportageverplichtingen en maatschappelijke verwachtingen.

Binnen Europa heeft dit geleid tot een reeks nieuwe beleidsinitiatieven en regelgeving, gericht op het terugdringen van emissies en het vergroten van transparantie over de impact van bedrijfsactiviteiten. Voor de maritieme sector betekent dit onder andere strengere eisen aan energie-efficiëntie, emissiereductie en rapportage over duurzaamheidsaspecten.

Tegelijkertijd groeit de vraag van investeerders, klanten en andere stakeholders naar inzicht in de manier waarop bedrijven omgaan met deze ontwikkelingen. Duurzaamheid is daarmee niet langer uitsluitend een technische of operationele uitdaging, maar ook een onderwerp dat steeds nadrukkelijker onderdeel vormt van strategische besluitvorming en bedrijfsvoering.

Voor JR Shipping Group geldt dat deze ontwikkelingen nauw verbonden zijn met de aard van de activiteiten. Als organisatie die actief is in short sea shipping, containerfeeder-transport en offshore serviceactiviteiten, bevindt de onderneming zich in een sector waarin economische keuzes en duurzaamheidsvraagstukken direct met elkaar verweven zijn.

De verduurzaming van de scheepvaart vraagt om technische innovatie, efficiënter energiegebruik en nieuwe brandstofoplossingen, maar ook om realistische stappen die passen bij de economische realiteit van de sector. JR Shipping Group ziet het daarom als haar verantwoordelijkheid om actief bij te dragen aan deze transitie, terwijl tegelijkertijd de continuïteit en betrouwbaarheid van maritiem transport gewaarborgd blijven.

Binnen deze context werkt JR Shipping Group stap voor stap aan verdere verduurzaming van haar activiteiten. Dat gebeurt onder meer door investeringen in energie-efficiëntie, innovatieve scheepsontwerpen, samenwerking met maritieme partners en aandacht voor de sociale en organisatorische aspecten van duurzaam ondernemerschap. Hierover in de specifieke hoofdstukken meer.

Nieuwe kaders voor duurzaamheidsrapportage



De groeiende aandacht voor duurzaamheid heeft ook geleid tot een toename van rapportagestandaarden en beleidskaders. Binnen Europa is met name de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) een belangrijke ontwikkeling, die bedrijven verplicht uitgebreider te rapporteren over hun impact op milieu, maatschappij en bedrijfsvoering.

Deze rapportage vindt plaats op basis van de European Sustainability Reporting Standards (ESRS), waarin is vastgelegd welke informatie bedrijven moeten publiceren over onder meer klimaatverandering, werknemers, bedrijfsvoering. Deze rapportage standaarden zijn tot op heden verplicht voor bedrijven met meer dan 1000 werknemers.

Voor kleinere en middelgrote ondernemingen worden daarnaast vereenvoudigde rapportagekaders ontwikkeld, zoals de Voluntary Sustainability Reporting Standard for SMEs (VSME). Deze standaarden bieden organisaties die (nog) niet onder de CSRD vallen de mogelijkheid om op gestructureerde wijze inzicht te geven in hun duurzaamheidsbeleid en prestaties. Belangrijk vertrekpunt van al deze standaarden is namelijk het inzetten op transparantie en onderlinge communicatie over elkaars activiteiten op dit gebied. Met als doel keuzes positief te beïnvloeden en daarmee een onderlinge stimulans te creëren om in te zetten op verbetering.

Hoewel JR Shipping Group momenteel niet verplicht is om onder de CSRD te rapporteren, volgt de organisatie deze ontwikkelingen nauwgezet. Transparantie richting stakeholders en inzicht in de eigen impact worden gezien als belangrijke randvoorwaarden voor een toekomstbestendige bedrijfsvoering.

Om deze reden kiest JR Shipping Group er bewust voor om haar duurzaamheidsbeleid en activiteiten systematisch in kaart te brengen en hierover te rapporteren.

ESG – Environmental, Social, Governance
Verzamelaam voor duurzaamheidsonderwerpen. Environmental gaat over milieu en klimaat, Social over mensen en arbeidsomstandigheden, en Governance over integriteit, beleid en bedrijfsvoering.

ESRS - European Sustainability Reporting Standards
De Europese standaarden die bepalen welke duurzaamheidsinformatie bedrijven moeten rapporteren onder de CSRD. De ESRS geven aan welke onderwerpen, indicatoren en toelichtingen relevant kunnen zijn en vormen daarmee het inhoudelijke raamwerk voor Europese duurzaamheidsrapportage.

CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive
Europese wetgeving die bedrijven verplicht te rapporteren over hun impact op milieu, maatschappij en governance. De inhoud van deze rapportage wordt bepaald door de ESRS-standaarden.

Omnibus
Een voorstel vanuit de Europese Commissie om bepaalde rapportageverplichtingen binnen de CSRD en ESRS te vereenvoudigen. Het doel is om administratieve lasten te beperken en overlap tussen rapportagevereisten te verminderen.

VSME - Voluntary Sustainability Reporting Standards for SMEs.
Deze, vrijwillige, standaard is ontworpen in basis om handvaten te bieden aan bedrijven die niet onder de CSRD-verplichting vallen, maar wel geconfronteerd worden met vragen vanuit bijvoorbeeld banken. Door het Omnibus-voorstel werd deze standaard ook aangeraden te gebruiken als je door de versoepelingen ook niet meer plichtig zou worden. De VSME biedt praktische handvatten en een vereenvoudigde structuur voor duurzaamheidsrapportage.

Omdat, zoals wellicht al opgevallen, binnen ESG- en CSRD-rapportages veel gebruik wordt gemaakt van afkortingen en specifieke terminologie, is hierboven een begrippenlijst opgenomen ter verduidelijking van de belangrijkste termen in dit rapport.

Inzicht in wat werkelijk belangrijk is

Om richting te geven aan haar duurzaamheidsstrategie heeft JR Shipping Group een Dubbele Materialiteits Analyse (DMA) uitgevoerd en recent geactualiseerd. Deze analyse vormt de basis voor het bepalen van de duurzaamheidsaspecten die voor de organisatie en haar stakeholders van materieel belang zijn.

Dubbele Materialiteits Analyse

De analyse is uitgevoerd op subtopic-niveau, waarbij zowel is gekeken naar de impact van de activiteiten van de organisatie op milieu en maatschappij (impactmaterialiteit), als naar de financiële en strategische risico's en kansen die duurzaamheidsontwikkelingen voor de organisatie met zich meebrengen (financiële materialiteit).

Door deze gedetailleerde benadering ontstaat een breed beeld van relevante onderwerpen. Tegelijkertijd maakt deze aanpak het mogelijk om scherper te onderscheiden welke thema's daadwerkelijk bepalend zijn voor de operatie en besluitvorming binnen JR Shipping Group.

De analyse is tot stand gekomen op basis van interne expertise, sectorontwikkelingen en de verwachtingen van belangrijke stakeholders, waaronder klanten, investeerders, medewerkers en ketenpartners.

De uitkomsten van de DMA zijn voor verdere uitwerking en rapportage geclusterd en vertaald naar een beperkt aantal kernprioriteiten. Deze prioriteiten sluiten aan bij de operationele realiteit van de organisatie en vormen de basis voor de inrichting van dit verslag.

Niet alle geïdentificeerde onderwerpen worden in gelijke mate uitgewerkt. De mate van detail en het gebruik van data in dit verslag zijn afgestemd op de relevantie van het onderwerp voor de bedrijfsvoering en de mate waarin JR Shipping Group hier direct invloed op kan uitoefenen.

Dubbele Materialiteits Analyse:
Een Dubbele Materialiteits Analyse (DMA) is een manier om te bepalen welke duurzaamheids-onderwerpen belangrijk zijn voor een bedrijf, door te kijken naar zowel de impact van het bedrijf op de wereld als de invloed van de wereld, zoals klimaat en regelgeving, op het bedrijf zelf.

Uit de DMA blijkt dat vooral thema's rondom klimaatverandering, energie, uitstoot en arbeidsomstandigheden als materieel worden beschouwd voor JR Shipping Group. Onderwerpen zoals klimaatmitigatie, energie-efficiëntie en luchtvervuiling scoren hoog op zowel impact- als financiële materialiteit. Ook sociale thema's, waaronder werkzekerheid, werktijden en veilige arbeidsomstandigheden binnen het eigen personeelsbestand, komen als belangrijke aandachtspunten naar voren.



ENVIRONMENTAL

- A** Climate Change
 - Adaptation
 - Mitigation
 - Energy
- B** Pollution to Air & Water

SOCIAL

- C** Own Workforce
 - Health & Safety
 - Human Capital
 - DE&I

GOVERNANCE

- D** Business Ethics
 - Corruption & Bribery
 - Corporate Culture
 - Whistleblower Protection
- E** Data Ethics
 - Cyber Security



Materiële duurzaamheidsprioriteiten

Uit de Dubbele Materialiteits Analyse komen een aantal duidelijke prioriteiten naar voren. Deze onderwerpen vormen gezamenlijk het fundament van de duurzaamheidsstrategie van JR Shipping Group en bepalen de thema's waarover in dit verslag verder wordt gerapporteerd.

Binnen het milieudomein (Environment) ligt de nadruk op vraagstukken rond klimaatverandering, energiegebruik en emissies. Voor een organisatie die actief is in de scheepvaartsector zijn onderwerpen zoals klimaatmitigatie, energie-efficiëntie en emissiereductie direct verbonden met de dagelijkse bedrijfsvoering. Ook bredere milieuaspecten, zoals lucht- en waterverontreiniging en de invloed van klimaatverandering op biodiversiteit, maken deel uit van deze analyse.

Op sociaal gebied richt de analyse zich in eerste instantie op de eigen workforce. De veiligheid, gezondheid en arbeidsomstandigheden van zeevarenden en medewerkers aan wal vormen een essentieel onderdeel van verantwoord ondernemerschap in de maritieme sector. Daarnaast spelen onderwerpen zoals werkzekerheid, sociale dialoog en goede arbeidsvoorwaarden een belangrijke rol in het waarborgen van duurzame werkrelaties.

Naast deze aspecten wordt binnen het sociale domein ook aandacht besteed aan gelijke kansen en ontwikkeling. Thema's zoals training, vaardighedenontwikkeling, diversiteit en gelijke beloning dragen bij aan een inclusieve en toekomstbestendige organisatie.

Binnen het governance-domein ligt de nadruk op integriteit, transparantie en verantwoord zakendoen. Een sterke bedrijfscultuur, effectieve mechanismen voor het melden van misstanden en duidelijke maatregelen tegen corruptie en omkoping zijn belangrijke voorwaarden voor het vertrouwen van stakeholders en de continuïteit van de onderneming.

Samen vormen deze onderwerpen het raamwerk waarbinnen JR Shipping Group haar duurzaamheidsbeleid verder ontwikkelt en concrete verbeteringen realiseert.

Verbonden met mondiale duurzaamheidsdoelen

Naast de eigen materialiteitsanalyse kijkt JR Shipping Group ook naar de bredere internationale context van duurzaamheidsdoelstellingen. De Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties vormen wereldwijd een belangrijk referentiekader voor bedrijven die hun activiteiten willen verbinden met maatschappelijke en ecologische vooruitgang. Voor JR Shipping Group bieden de SDG's daarmee niet alleen richting, maar ook een internationaal erkend kader waarbinnen de duurzaamheidsstrategie van de organisatie geplaatst kan worden.

Binnen dit brede raamwerk heeft JR Shipping Group vier SDG's geïdentificeerd die het meest direct aansluiten bij de aard van de maritieme activiteiten en de uitkomsten van de Double Materiality Assessment (DMA):

- SDG 3 – Good Health and Well-being
- SDG 7 – Affordable and Clean Energy
- SDG 13 – Climate Action
- SDG 14 – Life Below Water

Deze doelen weerspiegelen zowel de verantwoordelijkheid van de maritieme sector voor een veilige en gezonde werkomgeving als de rol van de scheepvaart in de energietransitie en de bescherming van het mariene ecosysteem.

Hoewel de SDG's een breed en ambitieus kader vormen, beschouwt JR Shipping Group deze vooral als een richtinggevend kompas. De concrete invulling van deze doelstellingen vindt plaats via de materiële thema's die uit de Dubbele Materialiteits Analyse naar voren zijn gekomen. De geselecteerde SDG's versterken en ondersteunen deze thema's en maken inzichtelijk hoe de organisatie haar

Sustainable Development Goals (SDG's)

De Sustainable Development Goals (SDG's) zijn 17 door de Verenigde Naties vastgestelde doelen, gericht op duurzame economische groei, sociale inclusie en milieubescherming. Ze vormen een wereldwijd kader voor overheden en organisaties om bij te dragen aan een toekomstbestendige samenleving.

brandstoffen binnen de vloot. SDG 13 ondersteunt de ambitie om de CO₂-uitstoot van de scheepvaartactiviteiten te verminderen en de klimaatimpact van de organisatie te beperken. Tot slot benadrukt SDG 14 het belang van het beschermen van mariene ecosystemen door emissies, vervuiling en andere negatieve effecten op zee zoveel mogelijk te reduceren.

De samenhang tussen de geselecteerde SDG's, de materiële thema's en de belangrijkste stakeholders is hieronder weergegeven.

duurzaamheidsinspanningen verbindt aan bredere maatschappelijke doelstellingen.

Zo richt SDG 3 zich binnen JR Shipping Group op veilige werkomstandigheden, gezondheid en het welzijn van medewerkers en bemanning. SDG 7 sluit aan bij de inzet op energie-efficiëntie en de ontwikkeling van alternatieve

Tabel 1: SDG's voor JR Shipping Group

SDG	Relevantie voor JR Shipping Group	Gekoppeld materieel thema	Belangrijke stakeholders
SDG 3 Good Health & Well-being	Veiligheid van bemanning en werkomstandigheden aan boord	Veiligheid en welzijn	Werknemers, klanten
SDG 7 Affordable & Clean Energy	Gebruik van alternatieve brandstoffen en energie-efficiëntie	Energietransitie	Overheden, opdrachtgevers
SDG 13 Climate Action	Verminderen van CO ₂ -uitstoot binnen de vloot	Klimaatimpact	IMO, EU, klanten
SDG 14 Life Below Water	Verminderen van emissies en vervuiling van mariene ecosystemen	Bescherming mariene omgeving	NGO's, kustgemeenschappen

Door de SDG's expliciet te koppelen aan de materiële thema's ontstaat een duidelijke verbinding tussen de internationale duurzaamheidsagenda en de praktische duurzaamheidsprioriteiten van JR Shipping Group. Daarmee laat de organisatie zien hoe strategische keuzes op het gebied van veiligheid, energie, klimaat en milieu bijdragen aan bredere maatschappelijke en ecologische doelstellingen.



Bij JR Shipping Group beschouwen we de Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de Verenigde Naties als een belangrijk referentiekader voor onze inspanningen op het gebied van duurzaamheid. Als maritieme onderneming erkennen we onze verantwoordelijkheid om bij te dragen aan duurzame ontwikkeling op die gebieden waar we de grootste impact kunnen hebben.

Hoewel we ernaar streven een positieve bijdrage te leveren aan alle SDG's, sluiten onze activiteiten het nauwst aan bij een aantal

belangrijke thema's. We richten ons met name sterk op goede gezondheid en welzijn (SDG 3), betaalbare en schone energie (SDG 7), klimaatactie (SDG 13) en leven onder water (SDG 14).

Deze prioriteiten weerspiegelen zowel ons streven naar een veilige en gezonde werkomgeving als de rol van de maritieme sector in de energietransitie en de bescherming van ecosystemen.





Een praktische koers richting duurzame scheepvaart

De verduurzaming van de maritieme sector is een proces dat zich over meerdere decennia zal uitstrekken. Nieuwe brandstoffen, technologische innovaties en veranderende regelgeving zullen daarbij een belangrijke rol spelen.

Voor JR Shipping Group betekent dit dat duurzaamheid geen afzonderlijk project is, maar een integraal onderdeel vormt van de strategische koers van de onderneming. Door middel van investeringen in energie-efficiëntie, innovatie in scheepsontwerp, samenwerking met partners in de sector en aandacht voor de mensen binnen de organisatie wordt stap voor stap gewerkt aan verdere verduurzaming van short sea shipping.

De onderwerpen die uit de Dubbele Materialiteits Analyse naar voren zijn gekomen vormen daarbij de leidraad. In de volgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op deze materiële thema's en de concrete initiatieven waarmee JR Shipping Group bijdraagt aan een meer duurzame maritieme sector.

Vanuit deze benadering is ervoor gekozen de rapportage te beperken tot data van schepen onder JR Shipping Group en Seazip. Voor Scotline geldt dat de benodigde duurzaamheidsdata momenteel niet in dezelfde mate beschikbaar en uniform toegankelijk is. Om de consistentie, betrouwbaarheid en vergelijkbaarheid van de gerapporteerde informatie te waarborgen, is ervoor gekozen de activiteiten en data van Scotline vooralsnog niet in deze rapportage op te nemen.





8

ENVIRONMENT

Impact, Innovatie en Transitie



‘De verduurzaming van de scheepvaart vraagt om innovatie, samenwerking en slimme optimalisatie van de operatie. JR Shipping Group richt zich op pragmatische, concrete maatregelen die bijdragen aan een lagere impact op milieu en klimaat.’

JR Shipping Group

Scheepvaart, een sector in beweging

De activiteiten van JR Shipping Group vinden plaats in sectoren die een directe rol spelen in de werking van de Europese economie en energievoorziening. Het merendeel van de wereldhandel wordt over zee vervoerd, waarbij short sea shipping een essentiële schakel vormt in de logistieke keten binnen Europa. Tegelijkertijd draagt de offshore service vloot bij aan de ontwikkeling en instandhouding van offshore windparken, die een steeds belangrijkere rol spelen in de energietransitie en de vermindering van afhankelijkheid van fossiele energiebronnen.

Deze combinatie van activiteiten maakt dat JR Shipping Group opereert in een omgeving waar economische belangen en verduurzaming nauw met elkaar verbonden zijn. Aan de ene kant faciliteren de schepen het transport van goederen en de ontwikkeling van duurzame energie-infrastructuur. Anderzijds brengen deze activiteiten onvermijdelijk een impact op milieu en klimaat met zich mee, met name door het energiegebruik en de emissies van de vloot.

Voor JR Shipping Group ligt de grootste milieu-impact dan ook in het brandstofverbruik en de bijbehorende uitstoot. Binnen het milieudomein ligt de nadruk op een beperkt aantal samenhangende prioriteiten die direct voortkomen uit de aard van de operatie. Voor JR Shipping Group betreft dit in de eerste plaats het brandstofverbruik en de daarmee samenhangende CO₂-uitstoot van de vloot. Daarnaast ligt de focus op het verbeteren van de operationele efficiëntie van schepen en het beheersen van emissies en naleving van relevante wet- en regelgeving. Deze prioriteiten vormen de basis voor de verdere uitwerking van het milieubeleid en de activiteiten zoals beschreven in de volgende paragrafen.

Tegelijkertijd biedt juist de operationele aard van de organisatie mogelijkheden om gericht verbeteringen door te voeren. Binnen een sector die sterk in beweging is, met toenemende regelgeving en veranderende verwachtingen, wordt continu gezocht naar manieren om efficiënter te opereren en de impact stap voor stap te verlagen.

De verduurzaming van de scheepvaart is daarbij geen losstaand traject, maar nauw verweven met de dagelijkse operatie en strategische keuzes van de organisatie. Door inzicht te vergroten, de vloot en operatie te optimaliseren en in te spelen op technologische ontwikkelingen, werkt JR Shipping Group aan een meer efficiënte en toekomstbestendige vorm om te opereren in de sectoren. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe deze aanpak wordt ingevuld en welke stappen worden gezet om de impact op milieu en klimaat verder te beperken.



Inzicht in Impact

De activiteiten van JR Shipping Group vinden plaats in sectoren waarin uitstoot in belangrijke mate samenhangt met de aard van de operatie. Het transport van goederen over zee en de ondersteuning van offshore activiteiten brengen onvermijdelijk energiegebruik en emissies met zich mee. Daarmee vormt de vloot de belangrijkste bron van milieu-impact binnen de organisatie.

Om beter te kunnen sturen op deze impact is in 2025 een belangrijke stap gezet in het vergroten van het inzicht in de onderliggende data. De focus lag hierbij op het verbeteren van de basis: het in kaart brengen van emissies, het begrijpen van de belangrijkste bronnen en het creëren van een consistente dataset als uitgangspunt voor verdere besluitvorming.

In dit kader heeft JR Shipping Group haar nulmeting afgerond. Deze nulmeting, gebaseerd op het jaar 2023, dient als referentiepunt voor toekomstige ontwikkelingen. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat circa 97% van de totale uitstoot direct gerelateerd is aan het brandstofverbruik van de vloot. Hoewel deze uitkomst in lijn ligt met de verwachtingen, benadrukt zij het belang van gerichte maatregelen binnen de operationele activiteiten.

Deze focus sluit aan bij de uitkomsten van de materialiteitsanalyse, waarin klimaatverandering, energiegebruik en emissies als belangrijkste thema's naar voren komen. Binnen deze thema's wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende aspecten die ieder op hun eigen manier relevant zijn voor de activiteiten van JR Shipping Group.

Klimaatverandering: mitigatie en adaptatie

De impact van JR Shipping Group op klimaatverandering ligt met name in de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van het brandstofverbruik van de vloot. Het beperken van deze uitstoot (mitigatie) vormt daarmee een centraal aandachtspunt binnen de operatie. Tegelijkertijd heeft klimaatverandering ook invloed op de omstandigheden waarin wordt geopereerd. Veranderende weerspatronen en extremere omstandigheden kunnen effect hebben op vaarroutes, planning en operationele risico's, waardoor ook adaptatie een rol speelt in de manier waarop de vloot wordt ingezet en beheerd.

Mitigatie: Het beperken van klimaatverandering door het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en het efficiënter omgaan met energie en brandstoffen.

Adaptatie: Het aanpassen van activiteiten en processen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals veranderende weersomstandigheden en operationele risico's, om de impact hiervan te beperken.

Energiegebruik en efficiëntie

Het energiegebruik van de vloot is direct verbonden met de uitstoot en vormt daarmee een belangrijke component. Binnen JR Shipping Group ligt de nadruk op het verbeteren van energie-efficiëntie, onder meer door optimalisatie van de operatie en technische aanpassingen aan schepen. Efficiënter energiegebruik leidt niet alleen tot lagere emissies, maar draagt ook bij aan een meer stabiele en voorspelbare operatie.

Hoewel de grootste milieu-impact voortkomt uit de vloot, maken ook de activiteiten op kantoor onderdeel uit van het totale energiegebruik van JR Shipping Group. Het energieverbruik van het kantoorpand en ondersteunende processen is relatief beperkt, maar wordt waar mogelijk meegenomen in het verkrijgen van een volledig beeld van de milieu-impact. Binnen de kantooromgeving ligt de focus op efficiënt energiegebruik en het beperken van indirecte emissies.

Emissies naar lucht en water

Naast CO₂-uitstoot maken ook andere emissies onderdeel uit van de milieu-impact van de vloot. Emissies naar lucht, zoals NO_x en SO_x, en emissies naar water, bijvoorbeeld in de vorm van lozingen, worden binnen de operatie beheerst en gemonitord in lijn met geldende regelgeving. Deze vormen van uitstoot zijn inherent aan maritieme activiteiten, maar worden waar mogelijk beperkt en gecontroleerd.

Tabel 2: Emissiegegevens Containervloot

Jaar	NO _x (t)	SO _x (t)	PM10 (t)
2023	5.073,77	1.345,05	272,88
2024	5.110,47	1.996,49	354,28
2025	4.364,29	1.883,22	302,01

Tabel 3: Emissiegegevens Crew Transfer Vessels (CTV)

Jaar	NO _x (t)	SO _x (t)	PM10 (t)
2023	108,31	32,49	6,50
2024	122,96	36,89	7,38
2025	79,98	23,99	4,80

CO₂, NO_x en SO_x ontstaan allemaal bij de verbranding van brandstof in scheepsmotoren, maar verschillen in hun effect en oorzaak. CO₂ is direct gekoppeld aan het totale brandstofverbruik en heeft vooral invloed op klimaatverandering op wereldschaal. NO_x ontstaat voornamelijk door hoge verbrandingstemperaturen in de motor en SO_x door het zwavelgehalte in de gebruikte brandstof. In tegenstelling tot CO₂ hebben NO_x en SO_x vooral effect op de lokale luchtkwaliteit en het milieu.

Overige milieuthema's

Andere milieuthema's, zoals biodiversiteit, spelen een meer indirecte rol binnen de activiteiten van JR Shipping Group. De invloed hierop is beperkt en vindt voornamelijk plaats via de bredere impact van de operatie op het maritieme milieu. Deze thema's worden meegenomen binnen de algemene milieubenadering, maar zijn niet bepalend voor de kern van de impact.

De grootste impact ligt daarmee ook op de plekken waar JR Shipping Group direct invloed kan uitoefenen: binnen de vloot en de dagelijkse bedrijfsvoering. Door inzicht te vergroten en prestaties beter meetbaar te maken, wordt gericht gestuurd op het verbeteren van efficiëntie en het verlagen van emissies.

PM10 (fijnstof)

PM10 verwijst naar fijnstofdeeltjes met een diameter kleiner dan 10 micrometer die vrijkomen tijdens de verbranding van brandstoffen in scheepsmotoren. PM10 draagt bij aan luchtvervuiling en kan negatieve effecten hebben op algemene luchtkwaliteit.

Uit de emissiegegevens blijkt dat containervloot aanzienlijk hogere PM10-uitstoot heeft dan de CTV's. Daarbij aangemerkt dat de containerschepen in een grotere hoeveelheid vertegenwoordigd zijn en van grotere omvang. Bij de containervloot steeg de PM10-uitstoot van 272,88 in 2023 naar 354,28 in 2024, waarna deze daalde naar 302,01 in 2025. Ook binnen de afdeling van de CTV's is een stijging zichtbaar tussen 2023 en 2024, gevolgd door een daling in 2025.

NO_x (stikstofoxiden)

Stikstofoxiden (NO_x) ontstaan bij de verbranding van brandstof in scheepsmotoren, met name bij hoge temperaturen. Deze stoffen dragen bij aan luchtverontreiniging en kunnen negatieve effecten hebben op de luchtkwaliteit en gezondheid.

De NO_x-uitstoot van de containervloot bleef hoog gedurende de periode 2023–2025, met een lichte stijging in 2024 en een afname in 2025. Seazip Holding BV laat een vergelijkbaar patroon zien, maar op een veel lagere schaal.

SO_x (zwaveloxiden)

Zwaveloxiden (SO_x) komen vrij bij het verbranden van brandstoffen die zwavel bevatten, zoals traditionele scheepsbrandstoffen. SO_x draagt bij aan verzuring van het milieu en kan schadelijke effecten hebben op ecosystemen en luchtkwaliteit.

De SO_x-uitstoot van de containervloot nam sterk toe tussen 2023 en 2024, waarna in 2025 een lichte daling zichtbaar was. Ook bij de CTV's steeg de SO_x-uitstoot in 2024, gevolgd door een daling in 2025. Dit kan wijzen op veranderingen in brandstofgebruik, operationele activiteiten of emissiebeperkende maatregelen.

Tabel 4: Algemeen overzicht uitstootwaarden JR Shipping Group

Metric tons (CO ₂)	2023	2024	2025
Scope 1	213.172	221.573	204.965
Scope 2	329	297	430
Scope 3	1.759	2.020	1.446
Totaal	215.260	223.854	206.841

Bovenstaande tabel (4) is ingedeeld volgens de scopes van het Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol). Dit protocol biedt een methodiek om energieverbruik en emissies toe te wijzen aan verschillende emissie categorieën, op basis van de mate van invloed die een organisatie heeft op deze uitstoot.

Scope 1 omvat directe emissies uit eigen bedrijfsprocessen, zoals de uitstoot van de scheepsvloot, emissies van bedrijfsvoertuigen, generatoren en gas en brandstofverbruik binnen kantoorfaciliteiten. Scope 2 betreft indirecte emissies als gevolg van ingekochte energie, zoals elektriciteitsverbruik. Scope 3 bevat overige indirecte emissies die ontstaan in de waardeketen of als gevolg van bedrijfsactiviteiten, zoals woon-werkverkeer van medewerkers.

Uit de tabel (4) blijkt dat het grootste deel van de uitstoot binnen JR Shipping Group afkomstig is uit Scope 1-emissies. Dit hangt voornamelijk samen met het brandstofverbruik van de vloot. Scope 2- en Scope 3-emissies zijn momenteel relatief beperkt van omvang of nog in ontwikkeling qua datakwaliteit en volledigheid.

Voor Scope 3-emissies geldt dat gegevens nog stapsgewijs verder in kaart worden gebracht. Dit is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van data binnen de keten en de verdere ontwikkeling van meet- en registratiemethoden. In de komende jaren wordt verder gewerkt aan het verbeteren van de volledigheid, betrouwbaarheid en consistentie van deze emissiedata.

Kijkend naar de inhoud van de tabel is te zien dat de totale uitstoot van JR Shipping Group tussen 2023 en 2024 een stijging laat zien. Deze ontwikkeling hangt voornamelijk samen met een toename van operationele activiteiten binnen de vloot en bevestigt dat de grootste milieu-impact direct verbonden is aan het brandstofverbruik van schepen. Dit kan terug worden gezien in tabel 5 waaruit blijkt dat gemiddeld per gevaren nautical mile de schepen niet meer uitstoten.

In 2025 is echter een duidelijke daling zichtbaar in de totale uitstoot naar 206.840 metric tonne CO₂. Deze afname is voornamelijk toe te schrijven aan een sterke reductie binnen scope 1-emissies, terwijl ook de scope 3-uitstoot lager uitvalt dan in voorgaande jaren. Dit wijst erop dat de genomen maatregelen op het gebied van verduurzaming en toekomstbestendigheid van de vloot effect beginnen te hebben. Tegelijkertijd blijkt dat de fluctuatie in operationele activiteiten momenteel nog een belangrijke invloed heeft op de totale uitstoot. Zo heeft de retrofitcampagne binnen een groot deel van de vloot geleid tot een lager aantal gevaren nautical miles, wat een belangrijke verklaring vormt voor de daling in emissies in 2025.

Voor een gedetailleerdere uiteenzetting met betrekking tot de oorsprong van de getallen, staat in de appendix een gedetailleerdere tabel opgenomen (Appendix 1).

Scheepsemissies

Om beter inzicht te krijgen in de operationele impact van de vloot, wordt naast de totale uitstoot ook gekeken naar de verhouding tussen CO₂-uitstoot en afgelegde afstand. Deze indicator geeft inzicht in de relatieve efficiëntie van schepen binnen verschillende operationele omstandigheden.

Tabel 5: CO₂ uitstoot JR Shipping Group per Nautical Mile

JR vloot	Indicator	2023	2024	2025
Emotion	CO ₂ (mt)	14.212	16.178	16.945
	Afstand (nm)	49.632	54.552	55.618
	CO ₂ / nm	0,286	0,297	0,305
Empire	CO ₂ (mt)	12.841	13.377	15.767
	Afstand (nm)	50.867	50.349	56.284
	CO ₂ / nm	0,252	0,266	0,28
Encounter	CO ₂ (mt)	16.110	15.799	14.072
	Afstand (nm)	60.117	66.924	60.456
	CO ₂ / nm	0,268	0,236	0,233
Endeavor	CO ₂ (mt)	10.594	16.356	2.408
	Afstand (nm)	41.377	63.390	8.969
	CO ₂ / nm	0,256	0,258	0,268
Endurance	CO ₂ (mt)	16.061	15.802	14.247
	Afstand (nm)	68.085	63.057	56.936
	CO ₂ / nm	0,236	0,251	0,25
Energizer	CO ₂ (mt)	14.659	13.405	14.692
	Afstand (nm)	58.925	52.992	56.560
	CO ₂ / nm	0,249	0,253	0,260
Energy	CO ₂ (mt)	15.606	14.066	15.414
	Afstand (nm)	66.637	57.342	64.093
	CO ₂ / nm	0,234	0,245	0,24
Enforcer	CO ₂ (mt)	14.415	12.951	13.933
	Afstand (nm)	59.743	53.152	58.524
	CO ₂ / nm	0,241	0,244	0,238

JR vloot	Indicator	2023	2024	2025
Ensemble	CO ₂ (mt)	14.336	10.681	13.603
	Afstand (nm)	59.881	40.754	53.081
	CO ₂ / nm	0,239	0,262	0,256
Escape	CO ₂ (mt)	12.129	20.669	16.629
	Afstand (nm)	43.920	73.845	49.760
	CO ₂ / nm	0,276	0,280	0,334
Esperance	CO ₂ (mt)	15.746	16.938	13.912
	Afstand (nm)	51.145	58.346	44.625
	CO ₂ / nm	0,308	0,29	0,312
Espoir	CO ₂ (mt)	20.666	17.393	12.322
	Afstand (nm)	68.631	62.803	39.929
	CO ₂ / nm	0,301	0,277	0,309
Essence	CO ₂ (mt)	16.331	16.271	15.362
	Afstand (nm)	57.065	53.292	54.067
	CO ₂ / nm	0,286	0,305	0,284
OOCL Rauma/Elysee	CO ₂ (mt)	13.537	14.954	11.195
	Afstand (nm)	47.441	51.463	39.769
	CO ₂ / nm	0,285	0,291	0,282
Expert	CO ₂ (mt)	-	-	10.453
	Afstand (nm)	-	-	40.503
	CO ₂ / nm	-	-	0,258
Totaal	CO₂ (mt)	207.243	214.840	200.954
	Afstand (nm)	783.466	802.261	739.174
	Gemid. CO₂ / nm	0,266	0,268	0,274

Hoewel de totale uitstoot van de JR-vloot in 2025 lager ligt dan in 2024, laat de gemiddelde uitstoot per nautische mijl een lichte stijging zien. Dit benadrukt dat emissieprestaties niet uitsluitend afhankelijk zijn van totale uitstoot, maar ook worden beïnvloed door operationele factoren zoals routeprofielen, beladingsgraad, weersomstandigheden en type inzet van schepen.

Gedurende de rapportageperiode hebben, zoals gebruikelijk binnen de scheepvaart, wijzigingen plaatsgevonden in de samenstelling van de vloot. Zoals in eerdere hoofdstukken geduid, maar in het kader van deze tabel is het relevant om te vermelden dat de Endeavor en Elysee in de loop van 2025 zijn verkocht en dat de Expert aan de vloot is toegevoegd. Daarnaast zijn ten tijde van rapportage ook de Emotion, Empire, Espoir en Escape verkocht.

Wijzigingen in de vlootsamenstelling hebben direct invloed op de vergelijkbaarheid van de weergegeven cijfers tussen verslagjaren. De verkoop en toevoeging van schepen beïnvloeden zowel de totale uitstoot als de gemiddelde efficiëntie-indicatoren binnen de vloot.

De weergegeven waarden worden mede beïnvloed door operationele variabelen. Verschillen kunnen onder andere ontstaan door variaties in vaarroutes, waarbij het aantal havensstops en de afgelegde afstand een rol spelen. Ook dokkingsperioden en het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals biofuels, kunnen invloed hebben op de gerapporteerde prestaties. Het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals biofuels, kan ook invloed hebben op de berekende emissiefactoren en daarmee op de gerapporteerde CO₂-uitstoot van individuele schepen. Daarbij geldt dat een lagere absolute uitstoot niet automatisch betekent dat een schip operationeel efficiënter presteert. De verhouding tussen uitstoot en afgelegde afstand geeft aanvullend inzicht in de efficiëntie van de operatie onder verschillende omstandigheden.

Deze factoren dienen in acht te worden genomen bij de interpretatie van de data en verklaren mogelijke afwijkingen tussen schepen en verslagjaren.

Naast de conventionele vrachtschepen maken ook de activiteiten binnen de SeaZip-vloot onderdeel uit van de totale operationele impact van JR Shipping Group. Hoewel deze vloot qua omvang beperkter is, dragen ook deze schepen bij aan de totale uitstoot en vormen zij onderdeel van de bredere duurzaamheidsaanpak binnen de organisatie.

Tabel 6: Seazip uitstootwaardes

Seazip vloot	CO ₂ (mt) 2023	CO ₂ (mt) 2024	CO ₂ (mt) 2025
SeaZip 3	1.268	835	1.499
SeaZip 4	852	954	686
SeaZip 5	1.973	813	384
SeaZip 6	952	1.317	650
SeaZip 7	1.024	1.086	396
SeaZip 8	930	1.938	420
SeaZip 9	444	1.506	1.206
SeaZip 10			255
TOTAL	7.443	8.449	5.496

De uitstoot binnen de SeaZip-vloot laat over de verschillende jaren duidelijke fluctuaties zien. Deze verschillen hangen samen met operationele inzet, wijzigingen in de vlootsamenstelling en de verdere ontwikkeling van dataverzameling binnen deze activiteiten.

De data met betrekking tot de SeaZip-vloot is in vergelijking met de overige vloot minder uitgebreid. Dit hangt samen met het feit dat de dataverzamelingsmethoden binnen deze activiteiten nog in ontwikkeling zijn en in de afgelopen jaren zijn verbeterd. Hierdoor kunnen waarden in de tijd variëren, waarbij schommelingen deels worden verklaard door een toenemende nauwkeurigheid en volledigheid van de data.

Hierdoor zijn de cijfers tussen verslagjaren niet in alle gevallen volledig één-op-één vergelijkbaar. Verbeteringen in meetmethoden en registratiesystemen kunnen leiden tot nauwkeurigere rapportages en daarmee tot zichtbare verschuivingen in de gerapporteerde waarden.

Daarnaast hebben specifieke operationele gebeurtenissen invloed op de weergegeven cijfers. Zo is SeaZip 9 in de loop van 2023 aan de vloot toegevoegd, terwijl SeaZip 10 rond april 2025 is overgenomen. In het geval van SeaZip 10 is het schip na overname vrijwel direct in een langere dokperiode gegaan, wat een zichtbaar effect heeft op de gerapporteerde uitstootwaarden.

Operationele gebeurtenissen zoals langdurige dokkingsperioden kunnen een significante invloed hebben op de jaarlijkse uitstootcijfers, doordat schepen gedurende deze periodes beperkt operationeel actief zijn.

Deze factoren dienen te worden meegenomen bij de interpretatie van de data en verklaren afwijkingen of pieken in de weergegeven resultaten.

De combinatie van emissie-inzicht en operationele indicatoren vormt de basis voor verdere sturing op duurzaamheid binnen JR Shipping Group. Op basis hiervan ligt de nadruk op het verbeteren van energie-efficiëntie, het reduceren van emissies en het beheersen van de bredere milieu-impact van de onderneming. De verdere ontwikkeling van deze data-inzichten maakt het mogelijk om trends beter te monitoren, prestaties tussen schepen consistent te vergelijken en toekomstige reductiemaatregelen gericht te onderbouwen.

In de volgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de maatregelen die worden genomen om de impact van de vloot verder te verlagen en de efficiëntie te verbeteren.



Verbeteren van de activiteiten

Op basis van het verkregen inzicht in emissies en energiegebruik ligt de nadruk binnen JR Shipping Group op het gericht verbeteren van de operationele prestaties van de vloot. Aangezien het grootste deel van de milieu-impact voortkomt uit het brandstofverbruik van schepen, worden maatregelen primair gezocht in het reduceren van energiegebruik en het verlagen van de bijbehorende uitstoot.

Deze verbeteringen worden gerealiseerd door een combinatie van technische aanpassingen, operationele optimalisatie en gerichte innovaties. Hierbij ligt de focus op maatregelen die direct toepasbaar zijn binnen de bestaande vloot, aangevuld met investeringen in toekomstige vlootvernieuwing.

Klimaatverandering en uitstoot

De uitstoot van broeikasgassen vormt de directe vertaling van het energiegebruik van de vloot naar klimaatimpact. Het verlagen van deze uitstoot vraagt om gerichte ingrepen die aansluiten bij de manier waarop schepen vandaag de dag worden ingezet.

Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat een groot deel van de huidige vloot is ontworpen voor operationele omstandigheden die in de praktijk zijn veranderd. Een aanzienlijk deel van de containervloot is gebouwd in de beginjaren van deze eeuw. Waar schepen destijds werden ontworpen voor hogere vaarsnelheden, is de operationele realiteit in de afgelopen jaren verschoven naar structureel lagere snelheden. Deze ontwikkeling wordt vaak aangeduid als "Slow steaming" en is in de sector breed toegepast als directe maatregel om brandstofverbruik en daarmee kosten en uitstoot te verlagen.

In de basis leidt een lagere vaarsnelheid tot een lager energieverbruik, doordat de weerstand van een schip in het water sterk toeneemt bij hogere snelheden. Het benodigde vermogen neemt daarbij disproportioneel toe. Hierdoor zorgen kleine snelheidsverlagingen voor relatief grote besparingen in brandstofverbruik en uitstoot.

Tegelijkertijd ontstaat hierdoor een verschil tussen het oorspronkelijke ontwerp van schepen en de huidige operationele praktijk. Omdat veel schepen zijn ontworpen voor hogere

Retrofit

Het aanpassen van bestaande schepen met nieuwe technologieën of onderdelen, met als doel de prestaties te verbeteren, het brandstof-verbruik te verlagen en de uitstoot te reduceren. JR Shipping Group heeft dit (tot nu toe) gedaan door de boegschroef en de propellorbladen opnieuw te optimaliseren naar het huidige gebruiksprofiel.

Slow steaming

Het bewust varen op lagere snelheden dan waarvoor een schip oorspronkelijk is ontworpen, om brandstofverbruik en uitstoot te verminderen.

vaarsnelheden en een maximale belading, sluiten componenten zoals de boegvorm en het voortstuwingssysteem niet altijd optimaal aan op het huidige gebruiksprofiel. In de praktijk varen schepen tegenwoordig vaak met lagere snelheden, wisselende diepgangen en zelden continu op maximale belading. Dit kan leiden tot een minder efficiënt energiegebruik en daarmee een relatief hogere uitstoot per vervoerde eenheid.

Om deze inefficiënties te adresseren is binnen een deel van de vloot een 'Retrofit' programma uitgevoerd. Na uitgebreid hydrodynamisch onderzoek zijn bij vijf containerfeeders onder andere de boegvorm en de propellerbladen aangepast, zodat deze beter aansluiten op het huidige vaarprofiel van de schepen. Door deze aanpassingen worden de schepen geoptimaliseerd voor lagere vaarsnelheden en de operationele omstandigheden van vandaag, met als doel het brandstofverbruik verder te reduceren en de operationele prestaties te verbeteren.

De eerste resultaten laten zien dat dergelijke gerichte ingrepen bijdragen aan een efficiëntere inzet van energie binnen de vloot. Tegelijkertijd blijft de uiteindelijke effectiviteit afhankelijk van de inzet van het schip en de operationele omstandigheden, waardoor optimalisatie een doorlopend proces blijft.

De Carbon Intensity Indicator (CII) is een internationale maatstaf waarmee de operationele efficiëntie van schepen wordt beoordeeld op basis van uitstoot ten opzichte van transportprestatie. Deze indicator speelt een steeds grotere rol binnen internationale regelgeving en vormt daarmee een belangrijk aandachtspunt binnen de verduurzaming van de vloot.

Tabel 7: Effect van retrofitmaatregelen 2025

Schip	Periode	CII score	Rating	Vershil(%)
Enforcer	Voor retrofit	25,92	E	
(01-11)	Na retrofit	19,92	C	-23%
Encounter	Voor retrofit	25,51	E	
(24-11)	Na retrofit	18,07	B	-29,20%
Energy	Voor retrofit	25,71	E	
(09-12)	Na retrofit	21,94	C	-14,70%

De resultaten laten zien dat gerichte retrofitmaatregelen een substantiële impact kunnen hebben op de operationele efficiëntie van schepen. De gerealiseerde verbeteringen in de CII-score variëren tussen circa 15% en 30%, waarmee directe reducties in relatieve uitstoot zichtbaar worden. In de voorlopige waarden van 2026 zie je dat de ondergrens nog hoger komt te liggen. Hierover rapporteren we in het komende jaarverslag in meer detail.

De keuze voor retrofitmaatregelen is ingegeven door de ambitie om de milieuprestaties van de vloot te verbeteren, in combinatie met toenemende regelgevingsdruk, waaronder de Carbon Intensity Indicator (CII).

De zogenoemde "EN"-schepen (Volharding 750-serie) scoren relatief lager op de CII-beoordeling. Dit hangt samen met de schaal van de schepen, omdat kleinere schepen relatief minder vrachtcapaciteit hebben, wordt de uitstoot verdeeld over een kleinere transportprestatie, waarbij per gevaren nautical mile minder vracht wordt vervoerd, wat een negatief effect heeft op de relatieve uitstootindicator.

Op basis van deze uitgangspositie is gestart met technische en operationele analyses naar mogelijke retrofitmaatregelen. De resultaten hiervan zijn vertaald naar een concreet plan van aanpak, dat in afstemming met charteraars gefaseerd wordt uitgevoerd.

De eerste resultaten laten een duidelijke verbetering zien in de CII-score na retrofit, waarbij schepen verbeteren van een E-rating naar C- of B-niveau. Dit bevestigt de effectiviteit van de genomen maatregelen. Naast het reduceren van uitstoot dragen deze verbeteringen ook bij aan het toekomstbestendig houden van de bestaande vloot binnen een veranderend regelgevend kader.

Begin 2026 zijn de schepen Ensemble en Energizer succesvol geretrofit. JR Shipping Group streeft ernaar om dit traject voort te zetten, met als doel om ook het laatste schip binnen deze serie verder te optimaliseren (Endurance).

Toekomstbestendige vloot

Naast optimalisatie van de bestaande vloot wordt ook ingezet op structurele vernieuwing. Hoewel innovaties als een retrofitprogramma bijdragen aan het verbeteren van de prestaties van bestaande schepen, kent deze aanpak haar beperkingen. Om verdere stappen te kunnen zetten in efficiëntie en emissiereductie, is vernieuwing van de vloot noodzakelijk.

In dit kader wordt gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe schepen, waarbij vanaf de ontwerpfase rekening wordt gehouden met efficiënt energiegebruik en toekomstige technologische ontwikkelingen.

Binnen dit traject worden de, in de vorige publicatie al genoemde, ECO Flex Feeders ontwikkeld. Deze schepen zijn ontworpen met de nieuwste technieken, door vanaf de ontwerpfase rekening te houden met energie-efficiëntie (tot wel 40%) ontstaat meer ruimte om structureel lagere emissies te realiseren dan bij optimalisatie van bestaande schepen mogelijk is, en bieden daarnaast ruimte voor toekomstige aanpassingen, zodat kan worden ingespeeld op innovaties die zich momenteel nog in een ontwikkelfase bevinden. Omdat technologische ontwikkelingen binnen de maritieme sector zich snel ontwikkelen, is flexibiliteit binnen het ontwerp belangrijk om toekomstige verduurzamingstechnieken later te kunnen integreren.

De eerste twee schepen uit deze serie zijn inmiddels in aanbouw, waarbij de oplevering van het eerste schip wordt verwacht in 2027, gevolgd door het tweede schip.

Energiegebruik en efficiëntie

Het energiegebruik binnen JR Shipping Group wordt in sterke mate bepaald door het brandstofverbruik van de vloot en vormt daarmee de belangrijkste factor in het reduceren van emissies. Zoals eerder benoemd ligt hier ook de grootste impact en daarmee de grootste verbeterpotentie.

Tegelijkertijd maken ook ondersteunende activiteiten, zoals het energieverbruik van het kantoorpand en mobiliteit, onderdeel uit van het totale energieprofiel van de organisatie. Door het energiegebruik in meer detail inzichtelijk te maken, ontstaat een beter beeld van waar optimalisaties mogelijk zijn, zowel binnen de vloot als daarbuiten.

Binnen de kantooromgeving is in de afgelopen periode geïnvesteerd in maatregelen die bijdragen aan het verlagen van het energieverbruik en het vergroten van het aandeel hernieuwbare energie. Een voorbeeld hiervan is de installatie van zonnepanelen in de loop van 2024 op het kantoorpand. Deze installatie levert een directe bijdrage aan het reduceren van het elektriciteitsverbruik uit externe bronnen en daarmee aan het verlagen van de indirecte emissies (Scope 2). Om inzicht te krijgen in de verduurzaming van ondersteunende activiteiten wordt naast het totale elektriciteitsverbruik ook gekeken naar de ontwikkeling van eigen energieopwekking.

Tabel 8: Elektriciteitsgebruik kantoor JR Shipping Group

Indicator (MWh)	2023	2024	2025
Totale elektriciteitsverbruik	100.45	108.25	123.59
Opwekking zonnepanelen	0	39.07	45.24
% eigen opwek	0	36	37

Sinds de installatie van zonnepanelen in 2024 wordt een substantieel deel van het elektriciteitsverbruik lokaal opgewekt. Hierdoor neemt de afhankelijkheid van externe energiebronnen af en wordt een deel van de indirecte emissies gereduceerd. Er is

daarnaast ruimte voor een verdere toename van het aandeel zelf opgewekte energie. De benutting hiervan is echter mede afhankelijk van ontwikkelingen in de externe elektriciteitsinfrastructuur. Op dit moment beperken capaciteitsproblemen binnen het elektriciteitsnet de mogelijkheden om de volledige potentie van lokaal opgewekte energie optimaal te benutten.

Operationele optimalisatie

Een belangrijk deel van de verbeteringen wordt gerealiseerd binnen de dagelijkse operatie. Binnen SeaZip wordt gebruikgemaakt van systemen die real-time inzicht geven in vaarroutes en prestaties, waardoor sneller kan worden bijgestuurd op afwijkingen en optimalisaties direct kunnen worden doorgevoerd.

Deze vorm van dynamische route-optimalisatie draagt bij aan een efficiënter brandstofgebruik en maakt het mogelijk om beter in te spelen op veranderende omstandigheden tijdens de operatie, zoals weersinvloeden, stromingen en afwijkingen in planning.

Als onderdeel van het verder verbeteren van deze operationele sturing is in de afgelopen periode geïnvesteerd in het uitbreiden van de dataverzamelingcapaciteit aan boord van schepen. Op alle SeaZip-schepen zijn aanvullende meetinstrumenten geïnstalleerd, waarmee het brandstofverbruik, energiegebruik en de bijbehorende emissies nauwkeuriger kunnen worden gemonitord. Het vergroten van de datakwaliteit vormt een belangrijke basis voor verdere verduurzaming, omdat gerichte optimalisatie alleen mogelijk is wanneer prestaties nauwkeurig meetbaar zijn.

Deze uitbreiding van meetdata maakt het mogelijk om prestaties niet alleen achteraf te analyseren, maar ook tijdens de operatie gericht bij te sturen. Hierdoor kan sneller worden gereageerd op afwijkingen en wordt het eenvoudiger om optimalisaties door te voeren op basis van actuele data.

Door continu inzicht te hebben in de prestaties van schepen kan gericht worden gestuurd op factoren die direct invloed hebben op het energiegebruik, zoals vaarsnelheid, routekeuze en inzetprofiel. Kleine aanpassingen binnen deze parameters kunnen, vergelijkbaar met het effect van slow steaming, een merkbare impact hebben op het totale brandstofverbruik en de bijbehorende uitstoot. Hoewel individuele optimalisaties relatief beperkt kunnen lijken, kunnen kleine operationele verbeteringen gezamenlijk een significante impact hebben op de totale emissieprestaties van de vloot.

Het optimaliseren van de bedrijfsvoering is daarmee een doorlopend proces, waarbij data en ervaring steeds verder worden gecombineerd om prestaties te verbeteren. In tegenstelling tot technische aanpassingen, die vaak eenmalig worden doorgevoerd, biedt operationele optimalisatie de mogelijkheid om continu bij te sturen en verbeteringen direct te realiseren binnen de bestaande vloot.

Technische verbeteringen en kleinschalige innovaties

Naast grotere retrofitprogramma's wordt ook ingezet op kleinschaligere verbeteringen en testen. Een voorbeeld hiervan is de toepassing van DEXOil, waarbij in de praktijk wordt onderzocht welke bijdrage dergelijke oplossingen kunnen leveren aan het verbeteren van efficiëntie en het reduceren van emissies.

Dit type initiatieven maakt het mogelijk om relatief snel ervaring op te doen met nieuwe technieken, zonder direct grootschalige investeringen te vereisen. Door oplossingen eerst in de praktijk te testen, ontstaat beter inzicht in de effectiviteit en toepasbaarheid binnen de vloot, waarna opschaling kan plaatsvinden waar relevant.

Daarnaast wordt binnen de organisatie gewerkt aan verdere verduurzaming van ondersteunende activiteiten. Zo wordt het wagenpark stapsgewijs geëlektrificeerd, waardoor het aandeel fossiele brandstoffen binnen deze activiteiten wordt teruggebracht. Naast de maritieme activiteiten wordt ook binnen ondersteunende mobiliteit gewerkt aan emissiereductie. Hieronder is de ontwikkeling van de uitstoot van leaseauto's en woon-werkverkeer weergegeven, inclusief de voortgang in elektrificatie van het wagenpark.

Tabel 9: Opbouw Wagenpark JR Shipping Group

Jaar	Leaseauto's CO ₂ (ton)	Woon-werkverkeer CO ₂ (ton)	Totaal CO ₂ (ton)	% elektrisch wagenpark
2023	96,7	8,9	105,6	53,9
2024	108,6	11,9	120,4	68,4
2025	129,6	22,2	151,9	80,7

Ondanks de sterke toename van het aandeel elektrische voertuigen in het wagenpark, is de totale uitstoot van leaseauto's en woon-werkverkeer in de verslagperiode gestegen. Deze ontwikkeling hangt samen met de groei van de organisatie en een toename van het aantal voertuigen en gereden kilometers. De elektrificatie van het wagenpark heeft de uitstootgroei wel gedeeltelijk beperkt; zonder deze transitie zou de uitstoot naar verwachting hoger zijn uitgevallen.

De uitstoot van het wagenpark ligt significant hoger dan die van woon-werkverkeer. Dit komt doordat leasevoertuigen intensiever worden gebruikt en meer kilometers afleggen, terwijl woon-werk verkeer beperkt is tot dagelijkse pendelafstanden.

Ook aan boord van schepen worden stappen gezet om het gebruik van materialen en verbruiksmiddelen te verduurzamen. Hierbij kan worden gedacht aan het verminderen van plasticgebruik, bijvoorbeeld door het vervangen van wegwerpwaterflessen door vaste tappunten. Hoewel de impact van dergelijke maatregelen beperkt is in verhouding tot het brandstofverbruik van de vloot, dragen zij bij aan een meer consistente benadering van duurzaamheid binnen de gehele bedrijfsvoering.

De combinatie van operationele optimalisatie, technische verbeteringen en gerichte innovatie vormt de basis voor het verder verbeteren van de energie-efficiëntie binnen JR Shipping Group. Door deze maatregelen te blijven ontwikkelen en toepassen wordt gestuurd op een structurele verlaging van het brandstofverbruik en de daarmee samenhangende uitstoot. De verdere ontwikkeling van data-inzichten en operationele monitoring maakt het daarbij mogelijk om maatregelen steeds gericht te evalueren en toekomstige verbeteringen beter te onderbouwen.

Beheersen en Bijsturen

De activiteiten van JR Shipping Group vinden plaats binnen een sector waarin wet- en regelgeving op het gebied van milieu en emissies zich in hoog tempo ontwikkelt. Internationale en Europese kaders stellen steeds strengere eisen aan de uitstoot van schepen en de manier waarop hierover wordt gerapporteerd.

Voor JR Shipping Group vormt naleving van deze regelgeving een belangrijk uitgangspunt in de bedrijfsvoering. Tegelijkertijd wordt regelgeving niet alleen gezien als verplichting, maar ook als richtinggevend kader voor het verder verbeteren van de operationele prestaties en het reduceren van de milieu-impact.

Wet- en regelgeving in de sector

Binnen de maritieme sector spelen verschillende regelgevingskaders een rol op het gebied van emissies en milieu-impact. Denk hierbij onder andere aan internationale regelgeving vanuit de International Maritime Organization (IMO), zoals bestaande kaders rondom energie-efficiëntie en emissies, aangevuld met Europese initiatieven zoals het EU ETS en FuelEU Maritime.

Deze regelgeving richt zich enerzijds op het beperken van uitstoot en anderzijds op het vergroten van transparantie door middel van rapportageverplichtingen. Ondertussen is een deel van de internationale regelgeving nog in ontwikkeling, waarbij verdere aanscherping van eisen op het gebied van emissiereductie wordt verwacht.

De toenemende samenhang tussen verschillende regelgevingen maakt dat inzicht in emissies en energiegebruik niet alleen operationeel, maar ook vanuit compliance-oogpunt steeds belangrijker wordt. Daarbij ontstaat een steeds complexer speelveld, waarin internationale en Europese kaders elkaar aanvullen en soms overlappen.

CII-rating (Carbon Intensity Indicator)

De CII-rating laat zien hoe efficiënt een schip vaart, door te kijken naar de CO₂-uitstoot in verhouding tot de lading en de afgelegde afstand. Schepen krijgen een score van A tot E. Deze maatstaf helpt om prestaties tussen schepen te vergelijken en inzicht te krijgen in waar verbetering mogelijk is.

EU ETS (Emissions Trading System)

Het EU ETS is een systeem waarbij uitstoot een prijs krijgt. Bedrijven moeten betalen voor de CO₂ die zij uitstoten. Voor de scheepvaart betekent dit dat uitstoot niet alleen een milieuvraagstuk is, maar ook een directe kostenpost wordt.

FuelEU Maritime

FuelEU Maritime is regelgeving die erop gericht is het gebruik van schonere energie aan boord te stimuleren. In plaats van alleen te kijken naar hoeveel uitstoot er is, wordt ook gekeken naar hoe "schoon" de gebruikte brandstoffen zijn.

Compliance en beheersing

Deze drie instrumenten richten zich elk op een ander aspect: efficiëntie (CII), beprijzing van uitstoot (EU ETS) en verduurzaming van energiegebruik (FuelEU). JR Shipping Group borgt de naleving van relevante wet- en regelgeving door het monitoren van prestaties en het structureel vastleggen van data met betrekking tot emissies en energiegebruik. De in eerdere hoofdstukken beschreven verbeteringen in dataverzameling en monitoring vormen hierbij een belangrijke basis.

Binnen de sector gelden verschillende kaders die gericht zijn op het meten, rapporteren en reduceren van emissies. Zo schrijven internationale en Europese regelgevingen voor dat het brandstofverbruik en de bijbehorende uitstoot van schepen op consistente wijze worden vastgelegd en gerapporteerd. Daarnaast worden, via indicatoren zoals de Carbon Intensity Indicator (CII), prestaties van schepen onderling vergelijkbaar gemaakt en gekoppeld aan minimale efficiëntie-eisen.

Deze ontwikkelingen maken dat inzicht in emissies niet alleen noodzakelijk is voor interne sturing, maar ook een vereiste is vanuit compliance-oogpunt. Het structureel vastleggen van data vormt daarmee de basis voor zowel rapportageverplichtingen als het kunnen aantonen van prestaties binnen de geldende kaders.

Indicatoren zoals de Carbon Intensity Indicator (CII) worden gebruikt als hulpmiddel om de prestaties van schepen inzichtelijk te maken en te vergelijken. Hoewel dergelijke indicatoren niet leidend zijn in de operationele sturing, bieden zij waardevolle inzichten in de relatieve efficiëntie van schepen binnen de vloot en geven zij richting aan waar verbeteringen mogelijk zijn.

Tabel 10: CII-ratings JR Shipping Group 2025*

Schip	CII-rating	Schip	CII-rating
Empire	B	Encounter	E
Essence	B	Endeavor	E
Emotion	C	Endurance	E
Esperance	C	Energizer	E
Escape	C	Energy	E
Espoir	C	Enforcer	E
OOCL Rauma/ Elysee	C	Ensemble	E

* Ten tijde van publicatie zijn, mede dankzij de ingrijpende verbetering van de retrofit, alle niet-verkochte EN-schepen die reeds een retrofit hebben ondergaan, opgewaardeerd van een E-rating naar een C-rating. Voor de Ensemble, het enige schip dat nog moet worden geretrofit, streven wij ernaar om de retrofit in 2026 of 2027 uit te voeren.

In 2025 vielen alle schepen binnen de reikwijdte van het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS), dat sinds 2024 gefaseerd is ingevoerd voor de maritieme sector. De financiële impact van deze regeling ligt grotendeels bij de charteraar, in lijn met gangbare contractstructuren.

Daarnaast trad in 2025 de FuelEU Maritime regelgeving in werking, gericht op het verminderen van de broeikasgasintensiteit van brandstoffen.

Emissies en energiegebruik worden vastgelegd in lijn met geldende rapportagekaders, zodat tijdig kan worden ingespeeld op nieuwe verplichtingen en ontwikkelingen binnen de sector. De combinatie van verschillende regelgevingen en rapportageverplichtingen vraagt daarbij om een gestructureerde en consistente aanpak, waarbij datakwaliteit en transparantie centraal staan.

Door deze combinatie van monitoring, data-analyse en rapportage wordt geborgd dat JR Shipping Group voldoet aan de geldende eisen en tegelijkertijd inzicht behoudt in de eigen prestaties.

Vooruitblik en toekomstige ontwikkelingen

De ontwikkeling van regelgeving en rapportagestandaarden zal zich in de komende jaren verder voortzetten. Nieuwe eisen op het gebied van emissiereductie, energie-efficiëntie en transparantie zullen naar verwachting een steeds grotere invloed hebben op de manier waarop de sector opereert. Daarbij neemt ook de rol van datagedreven rapportage en monitoring verder toe.

JR Shipping Group volgt deze ontwikkelingen actief en bereidt zich voor op verdere aanscherping van eisen, onder meer door het verbeteren van datakwaliteit en het verder structureren van rapportageprocessen.

De stappen die in de afgelopen periode zijn gezet op het gebied van inzicht, operationele optimalisatie en vlootvernieuwing vormen hierbij een belangrijke basis. Door deze ontwikkeling voort te zetten, wordt niet alleen voldaan aan toekomstige regelgeving, maar ook gewerkt aan een structurele verlaging van de milieu-impact van de organisatie.

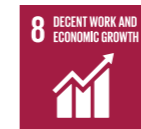
Daarbij blijft de focus liggen op maatregelen die aansluiten bij de aard van de operatie: het verbeteren van de bestaande vloot, het ontwikkelen van nieuwe schepen en het verder vergroten van inzicht in prestaties. Op deze manier wordt ingespeeld op een sector die in beweging is, zonder de praktische uitvoerbaarheid uit het oog te verliezen.



9

SOCIAL

Samen aan Boord



‘Wij streven naar een positieve, gezonde, veilige en inclusieve werkomgeving voor al onze medewerkers, waarin zij zich gewaardeerd voelen en de kans krijgen zich te ontwikkelen.’

JR Shipping Group

Mensen centraal in de maritieme sector

De activiteiten van JR Shipping Group zijn sterk afhankelijk van de inzet, kennis en samenwerking van zowel zeevarend personeel als medewerkers aan wal. In een sector waarin veiligheid, precisie en continuïteit essentieel zijn, spelen mensen een cruciale rol in het dagelijks functioneren van de organisatie.

De maritieme werkomgeving brengt specifieke uitdagingen met zich mee, zoals werken op zee, internationale bemanningen en langdurige afwezigheid van huis. Dit vraagt om duidelijke structuren, goede ondersteuning en continue aandacht voor veiligheid en welzijn.

Op sociaal gebied ligt de focus daarom in eerste instantie op de eigen collega's. De veiligheid, gezondheid en arbeidsomstandigheden van zeevarenden en medewerkers aan wal vormen een essentieel onderdeel van verantwoord ondernemerschap binnen de sector. Bovendien spelen onderwerpen zoals werkzekerheid, sociale dialoog en goede arbeidsvoorwaarden een belangrijke rol in het behouden van duurzame werkrelaties en een stabiele organisatie. Binnen het sociale domein ligt de nadruk daarbij op veiligheid en welzijn, arbeidsomstandigheden, opleiding en ontwikkeling, en het creëren van een inclusieve en toekomstbestendige werkomgeving. Deze thema's vormen de basis voor de verdere uitwerking van het sociale beleid en de activiteiten zoals beschreven in de volgende paragrafen.

Tegelijkertijd ontwikkelt de arbeidsmarkt binnen de maritieme sector zich snel. Thema's zoals duurzame inzetbaarheid, opleiding en het aantrekken en behouden van gekwalificeerd personeel worden steeds belangrijker. Binnen JR Shipping Group wordt daarom ingezet op training, vaardighedenontwikkeling en het creëren van mogelijkheden voor persoonlijke en professionele groei.

Naast ontwikkeling is er ook aandacht voor gelijke kansen en een inclusieve werkomgeving. Diversiteit, gelijke behandeling en respectvolle samenwerking dragen bij aan een organisatiecultuur waarin medewerkers zich gewaardeerd voelen en zich kunnen ontwikkelen binnen een veilige en professionele werkomgeving.

Deze thema's vormen een belangrijk onderdeel van een gezonde en toekomstbestendige organisatie. In de volgende hoofdstukken wordt toegelicht hoe JR Shipping Group invulling geeft aan veiligheid, welzijn, ontwikkeling en duurzame inzetbaarheid binnen de dagelijkse praktijk.



Verantwoord werkgeverschap en arbeidsrechten

JR Shipping Group streeft naar een veilige, eerlijke en stabiele werkomgeving voor alle medewerkers. Dit betekent dat wordt ingezet op goede arbeidsvoorwaarden, duidelijke contractstructuren en naleving van internationale regelgeving voor werk- en rusttijden.

Het respecteren van arbeidsrechten vormt hierbij een belangrijke basis. De organisatie handelt in lijn met internationale richtlijnen op het gebied van mensenrechten en arbeid, waarbij aandacht wordt besteed aan eerlijke beloning, werkzekerheid en het recht op dialoog en vertegenwoordiging.

Ook binnen de bredere waardeketen wordt dit principe doorgetrokken. JR Shipping Group verwacht van partners en leveranciers dat zij vergelijkbare standaarden hanteren op het gebied van mensenrechten, arbeidsomstandigheden en integriteit.

Daarbij wordt aandacht besteed aan het welzijn van medewerkers, inclusief mentale gezondheid, werkdruk en een goede balans tussen werk en rust.

Ter ondersteuning van verantwoord werkgeverschap zijn in het verslagjaar belangrijke beleidskaders geïmplementeerd. Zo is een Human Rights Policy ingevoerd, gebaseerd op internationale richtlijnen, waarin de rechten van medewerkers en betrokkenen worden gewaarborgd. Tevens is een Diversity, Equity & Inclusion (DE&I) policy geïmplementeerd, gericht op het bevorderen van gelijke kansen, inclusiviteit en respect binnen de organisatie.

Goed werkgeverschap en organisatieontwikkeling

Binnen JR Shipping Group staat goed werkgeverschap centraal in de manier waarop met medewerkers wordt omgegaan, zowel aan boord als aan wal. In het verslagjaar is binnen de HR-structuur verder ingezet op professionalisering en herstructurering, met als doel meer samenhang te creëren tussen wal- en zeeorganisatie en medewerkers beter te ondersteunen gedurende hun loopbaan.

Als onderdeel van deze ontwikkeling wordt gewerkt aan het verder structureren van onboarding en begeleiding, zodat nieuwe medewerkers sneller en effectiever integreren binnen de organisatie. Dit draagt bij aan veiligheid, werkplezier en operationele kwaliteit.

Daarnaast wordt gewerkt aan de verdere borging van gezondheid en duurzame inzetbaarheid van medewerkers. In dit kader wordt gekeken naar de implementatie van periodieke gezondheidsprogramma's en de mogelijke toepassing van certificeringen om beleid structureel te verankeren.

Menselijk welzijn wordt hierbij benaderd vanuit een breed perspectief, waarbij medewerkers worden gezien als een essentieel onderdeel van de organisatie. In het afgelopen jaar zijn aan boord verschillende initiatieven getest en geïmplementeerd die bijdragen aan ontspanning, welzijn en toegang tot informatie tijdens langere periodes op zee. Daarbij is onder andere ingezet op communicatiemogelijkheden die het eenvoudiger maken om informatie te delen en contact te onderhouden, met als doel het ondersteunen van een gezonde en prettige werkomgeving aan boord.



Bij JR Shipping Group staan integriteit, respect en verantwoordelijkheid centraal. Onze beleidskaders op het gebied van mensenrechten, inclusiviteit en ethisch ondernemerschap ondersteunen een veilige en professionele werkomgeving en vormen de basis voor duurzame relaties met medewerkers, klanten en partners.

Bezoek onze website voor meer informatie



Veiligheid, zekerheid en welzijn

Veiligheid staat centraal binnen alle maritieme operaties. JR Shipping Group hanteert een proactieve benadering om risico's te identificeren, te beheersen en continu te verbeteren. Dit omvat uitgebreide veiligheidsprocedures, risicoanalyses en een sterke veiligheidscultuur waarin medewerkers actief worden betrokken.

Naast fysieke veiligheid wordt ook aandacht besteed aan mentale gezondheid en welzijn. Werken op zee kan fysiek en mentaal belastend zijn, waardoor factoren zoals werkdruk, rusttijden en sociale ondersteuning belangrijke aandachtspunten vormen.

Door middel van trainingen, monitoring en continue evaluatie wordt gewerkt aan het minimaliseren van incidenten en het creëren van een veilige en ondersteunende werkomgeving.

Veiligheid en incidentstatistieken

Veiligheid vormt een kernonderdeel van de operationele activiteiten van JR Shipping Group. Door middel van monitoring en analyse van incidenten wordt continu gewerkt aan het verbeteren van veiligheidsprocedures en het beperken van risico's.

De incidentstatistieken over de periode 2023–2025 laten een fluctuerend beeld zien in het totaal aantal incidenten, met een piek in 2024 en een daling in 2025. Tegelijkertijd blijft het aantal incidenten beperkt en zijn er in de verslagperiode geen fatale incidenten geregistreerd.

De verdeling naar type incident laat zien dat het merendeel bestaat uit incidenten waarbij alleen eerste hulp nodig was (First Aid Cases – FAC), terwijl incidenten die hebben geleid tot werkverzuim (Lost Time Injuries – LTI) relatief beperkt blijven. Ook incidenten waarbij medische behandeling noodzakelijk was zonder werkverzuim (Medical Treatment Cases – MTC) en incidenten waarbij medewerkers tijdelijk aangepast werk moesten uitvoeren (Restricted Work Cases – RWC) kwamen slechts in beperkte mate voor.

De veiligheidsindicatoren, uitgedrukt in frequentiecijfers, laten daarnaast een verbetering zien in 2025. Zowel de Lost Time Injury Frequency (LTIF), het aantal ongevallen met werkverzuim per miljoen gewerkte uren, als de Total Recordable Case Frequency (TRCF), het totale aantal geregistreerde incidenten per miljoen gewerkte uren, nemen af ten opzichte van 2024. Dit wijst op een afname in de relatieve frequentie van incidenten met impact, gecorrigeerd voor operationele omvang.

Tegelijkertijd wordt gewerkt aan verdere verbetering van veiligheid aan boord door middel van innovaties en technische oplossingen, zoals Anti-Jam Technology, die risico's in operationele processen helpen beperken.

Deze ontwikkeling benadrukt het belang van voortdurende aandacht voor veiligheid, waarbij wordt ingezet op preventie, bewustwording en het verder versterken van de veiligheidscultuur binnen de organisatie.

Tabel 11: Health & Safety statistieken JR Shipping Group

Jaar	Totaal incidenten	Verzuim	Medische behandeling	Aangepast werk	Eerste hulp	Dodelijk
2023	3	2	0	1	0	0
2024	11	2	2	2	5	0
2025	8	1	2	0	5	0

Tabel 12: Lost Time Injury Frequency Rate- Health & Safety statistieken – JR Shipping Group

Jaar	Ongevallen met verzuim	Totaal geregistreerde incidenten	Dodelijke ongevallen/ Blijvende invaliditeit	Permanente volledige arbeidsongeschiktheid
2023	1.10	1.66	0	0
2024	1.15	3.46	0	0
2025	0.38	1.15	0	0

Gezondheid, veiligheid en meldcultuur

Naast de bestaande focus op fysieke veiligheid wordt steeds meer aandacht besteed aan een open en transparante meldcultuur. Medewerkers worden gestimuleerd om incidenten, risico's en zorgen te rapporteren, zodat hier tijdig op kan worden ingespeeld en verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.

In dit kader zijn aanvullende rapportagemogelijkheden geïntroduceerd, waarbij aandacht wordt besteed aan toegankelijkheid, vertrouwelijkheid en opvolging. De implementatie van een whistleblowerregeling zorgt ervoor dat medewerkers op een veilige manier misstanden kunnen melden.

De combinatie van technische maatregelen, duidelijke procedures en een sterke veiligheidscultuur draagt bij aan het minimaliseren van incidenten en het vergroten van het veiligheidsbewustzijn binnen de organisatie.

Ontwikkeling van human capital

Binnen JR wordt geïnvesteerd in human capital door medewerkers toegang te bieden tot verplichte STCW-certificeringen, veiligheidstrainingen, technische bijscholing en aanvullende trainingen gericht op operationele efficiëntie en duurzaamheid binnen de maritieme sector. Daarnaast worden medewerkers ondersteund in hun persoonlijke ontwikkeling via interne begeleiding, kennisdeling en doorgroeimogelijkheden binnen de organisatie.

Dit geldt zowel voor technische vaardigheden als voor veiligheidstrainingen en persoonlijke ontwikkeling. Door te investeren in human capital wordt niet alleen de inzetbaarheid van medewerkers vergroot, maar ook de kwaliteit en betrouwbaarheid van de operaties versterkt.

Daarnaast speelt het aantrekken en behouden van gekwalificeerd personeel een belangrijke rol binnen de sector, waar sprake is van toenemende schaarste aan ervaren maritieme professionals.





Samenstelling en ontwikkeling van de workforce

Samenstelling en ontwikkeling van de workforce

De ontwikkeling van het personeelsbestand laat een duidelijke groei zien over de periode 2023–2025. Het totaal aantal medewerkers is toegenomen van 50 in 2023 naar 68 in 2025, wat neerkomt op een groei van circa 36%.

Deze groei zet zich consistent door, met een stijging van 12% in 2024 en 21% in 2025. Voor 2025 is daarnaast een verdere uitsplitsing beschikbaar, waaruit blijkt dat het personeelsbestand voornamelijk bestaat uit full-time medewerkers (52), aangevuld met een kleinere groep part-time medewerkers (16). Deze ontwikkeling weerspiegelt onder andere de groei van de scheepsmanagementactiviteiten, investeringen in ondersteunende functies aan wal en het verder versterken van de pool van vaste zeevarenden binnen de organisatie. Het personeelsbestand bestaat daarmee uit een combinatie van medewerkers aan wal en zeevarenden die rechtstreeks bij JR Shipping Group in dienst zijn.

Naast de medewerkers in dienst werkt JR Shipping Group voor haar operationele activiteiten samen met een omvangrijke groep zeevarenden via gespecialiseerde bemanningspartners. Deze professionals vervullen een essentiële rol binnen de dagelijkse operatie van de vloot en leveren een belangrijke bijdrage aan de continuïteit, veiligheid en kwaliteit van de dienstverlening.

Hoewel deze groep niet is opgenomen in de personeelcijfers in onderstaande tabel, wordt ook voor deze zeevarenden gestreefd naar hoge standaarden op het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden en welzijn. Door beperkte beschikbaarheid van data is het momenteel nog niet mogelijk om deze groep volledig kwantitatief in de rapportage op te nemen.

Tabel 13. Ontwikkeling personeelsbestand (2023–2025)

Jaar	Totaal medewerkers	Full-time	Part-time	% groei
2023	50	37	13	–
2024	56	43	13	+12%
2025	68	52	16	+21%

Genderverdeling

De genderverdeling binnen JR Shipping Group laat een stabiel beeld zien, met een duidelijke meerderheid van mannelijke medewerkers. In 2025 bestaat circa 25% van het personeelsbestand uit vrouwelijke medewerkers en 75% uit mannelijke medewerkers.

Hoewel het aantal vrouwelijke medewerkers licht is toegenomen ten opzichte van voorgaande jaren, blijft de verhouding grotendeels ongewijzigd. Deze verdeling weerspiegelt de bredere maritieme sector, waarin technische en operationele functies traditioneel vaker door mannen worden ingevuld.

Tegelijkertijd wijzen de cijfers op een geleidelijke toename van vrouwelijke participatie binnen de organisatie, wat aansluit bij de ambities op het gebied van diversiteit en inclusie.

Tabel 14: Genderverdeling personeelsbestand (2025)

Geslacht	Aantal	Percentage
Man	51	75%
Vrouw	17	25%

Verdeling naar contracttype en gender

Een nadere analyse van het personeelsbestand naar contracttype en gender laat duidelijke verschillen zien in de verdeling van mannen en vrouwen over de verschillende contractvormen. Full-time functies worden voornamelijk ingevuld door mannelijke medewerkers, terwijl vrouwelijke medewerkers relatief sterker vertegenwoordigd zijn in part-time functies.

Dit patroon weerspiegelt zowel sectorale kenmerken als verschillen in functietypen en inzetbaarheid, maar hangt in de praktijk ook samen met individuele voorkeuren van medewerkers ten aanzien van contractvormen. Tegelijkertijd biedt dit inzicht aanknopingspunten voor het blijven faciliteren van gelijke kansen en ontwikkelmogelijkheden binnen de organisatie.

Tabel 15: Verdeling medewerkers naar contracttype en gender (2025)

Contracttype	Man	Vrouw	Totaal
Full-time	45	7	52
Part-time	6	10	16

Talent, training en ontwikkeling

Training & Development

Op basis van de wettelijk verplichte STCW- en medische trainingen volgt iedere zeevarende in dienst een minimaal jaarlijks equivalent van 14,4 uur verplichte training. Dit getal is gebaseerd op de duur van de cursussen en de herhaalbaarheid.

Omdat data over trainingen van uitzendkrachten, agency-crew en kantoorpersoneel (nog) niet volledig beschikbaar is, worden in dit rapport uitsluitend de verplichte trainingen van zeevarenden in dienst meegenomen.

Voor volgende rapportage is het de bedoeling dat we hier meer inzicht in krijgen, zodat we er een nog representatiever beeld van kunnen geven. Voor nu is gekozen om data alleen mee te nemen indien we het met zekerheid hebben kunnen verifiëren en daarmee sluiten we aan op de visie om praktisch, pragmatisch maar bovenal transparant te rapporteren.

Tabel 16: (Minimale) trainingsinspanning JR Shipping Group

Jaar	Aantal zeevarenden	Totale trainingsuren	Gemiddeld per medewerker
2023	33	ca. 475 uur	ca. 14,4 uur
2024	34	ca. 490 uur	ca. 14,4 uur
2025	42	ca. 605 uur	ca. 14,4 uur

De toename in totale trainingsuren is direct gerelateerd aan de groei van het aantal zeevarenden. Het gemiddelde aantal trainingsuren per medewerker blijft stabiel, wat bevestigt dat wordt voldaan aan de geldende trainingsverplichtingen.

Tegelijkertijd onderstreept dit dat de huidige rapportage voornamelijk het verplichte trainingsniveau weerspiegelt. In de komende jaren wordt gewerkt aan het uitbreiden van inzicht in aanvullende trainingen en ontwikkelactiviteiten, zodat een breder beeld ontstaat van de investering in human capital en professionele ontwikkeling binnen JR Shipping Group.

Diversiteit, Gelijkheid en Inclusie (DE&I)

JR Shipping Group streeft naar een inclusieve werkomgeving waarin medewerkers, ongeacht achtergrond of functie, gelijke kansen krijgen en zich gerespecteerd voelen.

Diversiteit binnen teams draagt bij aan betere besluitvorming, innovatie en samenwerking. Maar ook vraagt een internationale en maritieme werkomgeving om extra aandacht voor culturele verschillen, communicatie en gelijke behandeling.

Door actief beleid en bewustwording wordt gewerkt aan een organisatiecultuur waarin inclusiviteit en respect centraal staan.

Sociale verantwoordelijkheid in de keten

De verantwoordelijkheid van JR Shipping Group reikt verder dan de eigen organisatie. Ook binnen de waardeketen wordt aandacht besteed aan sociale thema's, zoals arbeidsomstandigheden en mensenrechten.

De maritieme sector kent wereldwijd risico's op het gebied van arbeidsomstandigheden en uitbuiting. Daarom wordt ingezet op samenwerking met partners die voldoen aan internationale normen en richtlijnen.

Daarnaast wordt gewerkt aan het vergroten van bewustzijn rondom deze thema's en het versterken van controle- en verbetermechanismen binnen de keten.

Sociale verantwoordelijkheid in een veranderende sector

De maritieme sector bevindt zich in een periode van transitie, waarin naast technologische en milieuvraagstukken ook sociale aspecten steeds belangrijker worden.

Voor JR Shipping Group betekent dit dat thema's zoals veiligheid, arbeidsomstandigheden en personeelsontwikkeling integraal onderdeel vormen van de bedrijfsstrategie. Door hier structureel aandacht aan te besteden, wordt niet alleen voldaan aan regelgeving en verwachtingen van stakeholders, maar wordt ook bijgedragen aan een stabiele en toekomstbestendige organisatie.





10

GOVERNANCE

Heldere koers



‘Vertrouwen ontstaat niet vanzelf. Het vraagt om duidelijke keuzes, heldere kaders en het consequent nemen van verantwoordelijkheid.’

JR Shipping Group

De activiteiten van JR Shipping Group vinden plaats in een internationale en dynamische sector, waarin wordt samengewerkt met een breed scala aan klanten, partners, financiers en overheden. In deze context is een betrouwbare en transparante manier van opereren essentieel voor het opbouwen en behouden van vertrouwen.

De aard van de sector brengt met zich mee dat organisaties te maken hebben met uiteenlopende belangen, verschillende juridische kaders en een hoge mate van operationele complexiteit. Dit vraagt om duidelijke keuzes, een consistente manier van werken en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden binnen de organisatie.

Voor JR Shipping Group vormt governance de basis voor hoe de organisatie dagelijks opereert. Niet alleen in het naleven van wet- en regelgeving, maar juist in de manier waarop beslissingen worden genomen, samenwerkingen worden aangegaan en risico's worden beheerst. Door structuur aan te brengen in processen en verantwoordelijkheden wordt geborgd dat de organisatie op een integere en transparante manier functioneert.

Binnen deze benadering staat het creëren van een open en professionele bedrijfscultuur centraal. Een cultuur waarin verantwoordelijkheid wordt genomen, waarin ruimte is om zaken bespreekbaar te maken en waarin medewerkers worden ondersteund in het maken van verantwoorde keuzes.

De belangrijkste thema's binnen governance voor JR Shipping Group hebben betrekking op integriteit en bedrijfscultuur, het voorkomen van corruptie en omkoping, en het borgen van naleving van interne en externe regels. In de volgende paragrafen wordt toegelicht hoe deze thema's binnen de organisatie worden ingevuld en verder worden ontwikkeld.

Eerlijk zakendoen

Binnen JR Shipping Group vormt integer handelen het uitgangspunt voor alle zakelijke beslissingen en samenwerkingen. In een internationale sector, waarin wordt gewerkt met uiteenlopende partijen en belangen, is het van belang dat keuzes op een consistente en transparante manier worden gemaakt.

Integriteit in de praktijk

Integriteit komt tot uiting in de dagelijkse praktijk van de organisatie. Van commerciële afwegingen tot operationele beslissingen wordt gestuurd op zorgvuldigheid, transparantie en verantwoordelijkheid.

Dit betekent dat medewerkers niet alleen handelen binnen de geldende regels, maar ook oog hebben voor de bredere context waarin beslissingen worden genomen. Door deze benadering wordt geborgd dat handelen niet alleen effectief is op korte termijn, maar ook bijdraagt aan duurzame en betrouwbare samenwerkingen.

Voorkomen van corruptie en omkoping

JR Shipping Group hanteert een strikt zero-tolerancebeleid ten aanzien van corruptie en omkoping. Dit beleid is vastgelegd in gedragscodes en interne richtlijnen die medewerkers ondersteunen bij het maken van verantwoorde keuzes.

Binnen de praktijk kunnen zich situaties voordoen waarin integriteit onder druk komt te staan, bijvoorbeeld door lokale gebruiken of externe verwachtingen. Door duidelijke kaders te hanteren en deze actief uit te dragen, wordt richting gegeven aan hoe in dergelijke situaties moet worden gehandeld.

Verder wordt ingezet op het vergroten van bewustwording, zodat medewerkers risico's herkennen en weten hoe zij hier op een correcte manier mee om kunnen gaan.

In het verslagjaar zijn geen integriteitsteksties gemeld en zijn er ook geen incidenten bevestigd. Dit is een compliment aan de inzet van JR Shipping Group op zorgvuldig en transparant

handelen binnen alle lagen van de organisatie. Tegelijkertijd wordt begrepen dat het uitblijven van meldingen niet automatisch betekent dat er geen risico's of aandachtspunten bestaan. Het blijft daarom van belang om alert te blijven op signalen en een open cultuur te stimuleren waarin eventuele zorgen tijdig worden gedeeld.

Anti-Corruption, Anti-Bribery & Whistleblower Protection Policy

In het verslagjaar is de Anti-Corruption, Anti-Bribery & Whistleblower Protection Policy ontwikkeld en voorbereid voor implementatie. Deze policy is begin 2026 formeel vastgesteld en in werking getreden, maar maakt onderdeel uit van de structurele versterking van governance en integriteitsbeleid die in 2025 is ingezet.

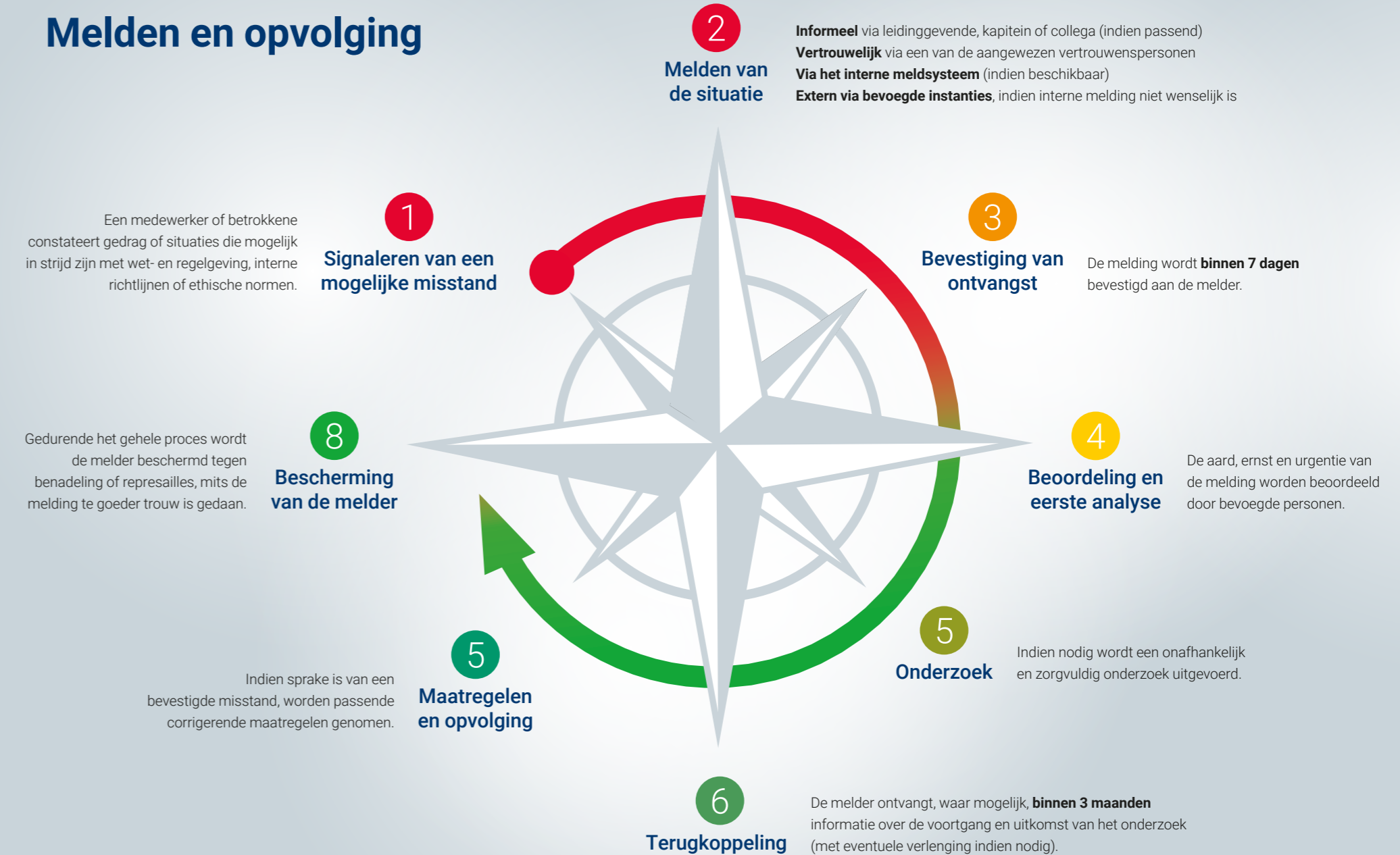
De policy formaliseert bestaande praktijken binnen de organisatie, waaronder het gebruik van vertrouwenspersonen en meldmogelijkheden, en brengt deze samen in één duidelijk en consistent kader. Hiermee wordt invulling gegeven aan internationale richtlijnen en wetgeving op het gebied van integriteit, anti-corruptie en klokkenluidersbescherming.

Door de voorbereiding en uitwerking in 2025 op te nemen in dit verslag, wordt inzicht gegeven in de stappen die zijn gezet richting verdere professionalisering van beleid en processen, ook wanneer formele implementatie kort na het verslagjaar heeft plaatsgevonden.

Melden en opvolging

Een belangrijk onderdeel van integer handelen is het tijdig signaleren van mogelijke misstanden. Binnen JR Shipping Group zijn mogelijkheden ingericht om zorgen of incidenten op een veilige en vertrouwelijke manier te melden.

Melden en opvolging





Door meldingen zorgvuldig te beoordelen en waar nodig opvolging te geven, wordt niet alleen ingegrepen waar nodig, maar ook geleerd van situaties die zich voordoen. Dit draagt bij aan het verder versterken van de organisatie en het voorkomen van herhaling.

JR Shipping Group streeft ernaar de drempel voor het melden van mogelijke misstanden zo laag mogelijk te houden. Medewerkers en externe betrokkenen worden gestimuleerd om zorgen, twijfels of incidenten te melden, zonder angst voor negatieve gevolgen.

Om dit te waarborgen, wordt blijvend geïnvesteerd in toegankelijke meldkanalen, duidelijke communicatie over procedures en het versterken van vertrouwen in een zorgvuldige en vertrouwelijke afhandeling. Ook in de toekomst blijft de organisatie zich inzetten om meldprocessen eenvoudig, transparant en veilig te houden, zodat signalen tijdig worden opgepakt en bijgedragen wordt aan een integere en lerende organisatie.

Borging en ontwikkeling

Het waarborgen van integriteit vraagt om voortdurende aandacht. JR Shipping Group blijft haar beleid, processen en trainingen verder ontwikkelen om aan te sluiten bij veranderende omstandigheden en verwachtingen binnen de sector.

Door integriteit structureel te verankeren in de organisatie en te blijven investeren in bewustwording en duidelijke kaders, wordt gewerkt aan een werkomgeving waarin verantwoord handelen vanzelfsprekend is.

Digitale veiligheid en cyberrisico's

De toenemende digitalisering binnen de maritieme sector brengt naast kansen ook nieuwe risico's met zich mee. Systemen aan boord van schepen, operationele processen en communicatie met klanten en partners zijn in toenemende mate afhankelijk van digitale toepassingen. Dit maakt het waarborgen van de veiligheid en betrouwbaarheid van deze systemen een essentieel onderdeel van de bedrijfsvoering.

Voor JR Shipping Group betekent dit dat digitale veiligheid niet alleen een technisch vraagstuk is, maar een integraal onderdeel van risicobeheersing. Verstoring van systemen, verlies van data of ongeautoriseerde toegang kan directe gevolgen hebben voor de operatie, de veiligheid en de betrouwbaarheid richting klanten en partners.

Beheersing van digitale risico's

Binnen de organisatie wordt gewerkt met systemen en processen die gericht zijn op het beschermen van data en het beperken van digitale risico's. Dit omvat onder andere het beveiligen van toegang tot systemen, het monitoren van gebruik en het tijdig signaleren van afwijkingen.

Door deze maatregelen wordt de kans op incidenten verkleind en kan sneller worden ingegrepen wanneer zich afwijkingen voordoen. Daarbij wordt rekening gehouden met de specifieke context van de sector, waarin zowel kantooromgevingen als operationele systemen aan boord van schepen onderdeel zijn van het digitale landschap.

Bewust gebruik en verantwoordelijkheid

Naast technische maatregelen speelt ook het gedrag van medewerkers een belangrijke rol in het waarborgen van digitale veiligheid. Onbewuste handelingen, zoals het omgaan met wachtwoorden of het openen van onbekende bestanden, kunnen een risico vormen voor systemen en data.

Binnen JR Shipping Group wordt daarom ingezet op bewustwording en het vergroten van kennis rondom digitale veiligheid. Medewerkers worden ondersteund in het herkennen van

risico's en het zorgvuldig omgaan met systemen en informatie. Dit doen we in de vorm van een cyber security awareness game waarin wekelijks in een korte uitdaging onderwerpen aan worden gekaart.

De onderwerpen die aan bod komen zijn relevant voor de dagelijkse operatie en attendeert onze collega's op punten waar ze anders misschien niet bij stil zouden staan. Daarnaast is er ruimte om gepersonaliseerde, gerichte thema's uit te lichten, waardoor het een geschikt middel is om training en awareness in de breedste zin van het woord te stimuleren.

Monitoring en opvolging

Het signaleren en opvolgen van incidenten vormt een belangrijk onderdeel van de beheersing van digitale risico's. Binnen JR Shipping Group zijn processen ingericht om afwijkingen en incidenten te registreren en waar nodig passende maatregelen te nemen.

Door incidenten te analyseren en ervaringen terug te koppelen naar de organisatie, wordt gewerkt aan het continu verbeteren van de digitale weerbaarheid. Dit sluit aan bij de bredere benadering van governance, waarin monitoring en leren van ervaringen centraal staan.

De aard van digitale risico's verandert voortdurend, mede door technologische ontwikkelingen en toenemende afhankelijkheid van systemen. JR Shipping Group volgt deze ontwikkelingen actief en past waar nodig maatregelen en processen aan.

In dit kader wordt ook gewerkt aan het verder versterken van de organisatie op het gebied van informatiebeveiliging en digitale weerbaarheid. Een belangrijk onderdeel hiervan is het

traject richting naleving van de NIS2-richtlijn. Binnen dit traject wordt gewerkt aan het opzetten en formaliseren van processen, verantwoordelijkheden en beheersmaatregelen die aansluiten bij de eisen van deze richtlijn.

De werkzaamheden richten zich onder andere op het verbeteren van risicobeheersing, incidentmanagement en het structureel borgen van informatiebeveiliging binnen de organisatie. Het behalen van het NIS2 Quality Mark wordt hierbij als belangrijke mijlpaal gezien, waarbij afronding in de loop van 2026 wordt verwacht.

De focus blijft daarbij liggen op het verder versterken van de basis: betrouwbare systemen, duidelijke processen en een organisatie die bewust omgaat met digitale risico's. Door deze combinatie wordt gewerkt aan een robuuste en toekomstbestendige digitale omgeving die de operatie ondersteunt en beschermt.

Tabel 17: Implementatieplanning NIS2-richtlijn en wetgeving.

Jaar/ Datum	Gebeurtenis
December 2022	De Europese Unie neemt de NIS2-richtlijn officieel aan.
16 januari 2023	NIS2 treedt officieel in werking binnen de EU.
2023–2024	EU-lidstaten werken aan nationale implementatie van de wetgeving.
17 oktober 2024	Officiële deadline voor implementatie van NIS2 binnen de EU.
Oktober 2024	Nederland haalt de implementatiedeadline niet.
November 2024	Europese Commissie start een procedure tegen Nederland wegens vertraging.
4 juni 2025	Nederlandse Cyberbeveiligingswet wordt ingediend bij de Tweede Kamer.
Verwacht Q2 2026	Verwachte invoering van de Nederlandse Cyberbeveiligingswet.
Vanaf 2026	Organisaties zoals scheepvaartbedrijven moeten volledig voldoen aan NIS2-compliance-eisen.

NIS2

NIS2 is Europese regelgeving gericht op het versterken van cyberbeveiliging en digitale weerbaarheid van organisaties en essentiële sectoren. De richtlijn stelt eisen aan onder andere risicobeheersing, informatiebeveiliging en het melden van incidenten.

De NIS2-richtlijn (Network and Information Security Directive 2) is Europese wetgeving die bedoeld is om de cyberveiligheid van essentiële en belangrijke organisaties binnen de Europese Unie te verbeteren. De richtlijn verplicht organisaties in sectoren zoals de maritieme sector om strengere maatregelen te nemen tegen cyberaanvallen en datalekken. Bedrijven moeten risicoanalyses uitvoeren, incidenten snel melden, hun IT-systemen beter beveiligen en kunnen aantonen dat zij voldoen aan de cybersecurity-eisen. Daarnaast krijgen bestuurders meer verantwoordelijkheid voor cyberveiligheid binnen de organisatie.

Cyber security

Cyber security omvat de maatregelen en processen die worden ingezet om systemen, netwerken en data te beschermen tegen digitale dreigingen, ongeautoriseerde toegang en verstoringen.

NIS2 Quality Mark (NIS2 QM)

Het NIS2 Quality Mark is een certificering die organisaties helpt om aantoonbaar te voldoen aan belangrijke onderdelen van de NIS2-richtlijn. Het richt zich op het structureel verbeteren en borgen van cyberveiligheid en digitale risicobeheersing.

Organisatorisch bewustzijn

Binnen JR Shipping Group speelt bewust handelen een belangrijke rol in het verder versterken van governance en het realiseren van duurzaamheidsdoelstellingen. Naast beleid en systemen is het gedrag van medewerkers bepalend voor hoe effectief thema's zoals duurzaamheid, veiligheid en integriteit in de praktijk worden toegepast.

Van beleid naar praktijk

De afgelopen jaren is binnen JR Shipping Group gewerkt aan het verder structureren van duurzaamheidsbeleid en het vergroten van inzicht in impact. De volgende stap ligt in het vertalen van deze inzichten naar de dagelijkse praktijk.

Dit vraagt om een organisatie waarin medewerkers begrijpen welke rol zij spelen binnen bredere thema's zoals energiegebruik, emissies en verantwoord handelen. Door deze onderwerpen dichterbij de operatie te brengen, wordt beleid niet alleen vastgelegd, maar daadwerkelijk toegepast.

Bewustwording en betrokkenheid

Binnen de organisatie wordt gewerkt aan het vergroten van bewustzijn rondom ESG-thema's. Dit gebeurt onder andere door het delen van informatie, het betrekken van medewerkers bij ontwikkelingen en het creëren van inzicht in de impact van activiteiten.

Door medewerkers actief mee te nemen in deze ontwikkeling ontstaat een beter begrip van de keuzes die worden gemaakt en de maatregelen die worden genomen. Dit draagt bij aan een cultuur waarin verantwoordelijkheid niet alleen bij beleid ligt, maar wordt gedragen door de organisatie als geheel.

Belangrijke voorbeelden over het afgelopen kalenderjaar zijn onder andere een trainingsdag voor kantoorcollega's waarin in een dag de achtergrond en relevantie van ESG werd geschetst. Ook richting onze zeevarenden worden op de zogeheten Crew dagen regelmatig aandacht besteed aan ESG, of een onderdeel hiervan.

Verankering in de organisatie

Het vergroten van bewustzijn is geen eenmalige actie, maar een doorlopend proces. Binnen JR Shipping Group wordt gewerkt aan het structureel verankeren van ESG-thema's in processen, besluitvorming en dagelijkse werkzaamheden.

Dit betekent dat duurzaamheid en verantwoordelijkheid steeds vaker worden meegenomen in afwegingen, zowel op operationeel als strategisch niveau. Door deze integratie ontstaat een organisatie waarin bewust handelen een vanzelfsprekend onderdeel wordt van de manier van werken.

Doorontwikkeling en samenhang

De verdere ontwikkeling van organisatorisch bewustzijn sluit aan op de bredere ontwikkelingen binnen het bedrijf, zoals het verbeteren van datakwaliteit, het versterken van processen en het verder professionaliseren van rapportage.

Door deze ontwikkelingen met elkaar te verbinden ontstaat een samenhangende aanpak, waarin inzicht, beleid en uitvoering elkaar versterken. Dit draagt bij aan een organisatie die niet alleen voldoet aan externe verwachtingen, maar ook intern in staat is om duurzaam en verantwoord te opereren.



11 JR Shipping Group: Future Ready

De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt dat de maritieme sector zich in hoog tempo ontwikkelt. Veranderende marktomstandigheden, toenemende duurzaamheidsvereisten, technologische innovatie en nieuwe regelgeving vragen om organisaties die zich kunnen aanpassen zonder hun koers uit het oog te verliezen. Voor JR Shipping Group staat deze ontwikkeling centraal in de strategie voor de komende jaren. Future Ready betekent voor de organisatie: voorbereid zijn op een toekomst waarin duurzaamheid, efficiëntie, betrouwbaarheid en innovatie steeds sterker met elkaar verbonden zijn.

De basis hiervoor is in de afgelopen periode verder versterkt. Ondanks een uitzonderlijk dynamische periode met grote veranderingen binnen de vlootsamenstelling, herfinancieringen, investeringen en marktbevingen, is de organisatie erin geslaagd haar continuïteit en slagkracht te behouden. Tegelijkertijd is bewust gekozen voor verdere versterking van de aandeelhoudersstructuur door de toetreding van Seatrade als strategische partner. Hiermee beschikt JR Shipping Group over aanvullende kennis, ervaring en investeringskracht om de volgende fase van ontwikkeling vorm te geven.

De komende jaren richt JR Shipping Group zich nadrukkelijk op het toekomstbestendig maken van haar vloot en organisatie. Daarbij staat verduurzaming centraal. Binnen de bestaande vloot wordt geïnvesteerd in retrofitprogramma's, energie-efficiëntie, operationele optimalisatie en emissiereductie. De eerste resultaten van deze aanpak laten zien dat gerichte technische aanpassingen een substantiële bijdrage kunnen leveren aan het verlagen van brandstofverbruik en uitstoot. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan verdere digitalisering,

verbeterde dataverzameling en realtime monitoring, zodat prestaties steeds beter inzichtelijk en stuurbaar worden.

Naast optimalisatie van de bestaande vloot wordt ook vooruitgekeken naar de volgende generatie short sea schepen. De ontwikkeling van de ECO Flex Feeder vormt hierin een belangrijke stap. Deze nieuwe generatie containerfeeder-schepen wordt ontworpen met een sterke focus op energie-efficiëntie, flexibiliteit en toekomstgerichte technologieën. Het doel is om schepen te realiseren die tot circa 40% minder brandstof verbruiken en daarmee substantieel minder uitstoot veroorzaken dan bestaande tonnage binnen hetzelfde segment.

Future Ready gaat echter verder dan alleen techniek en vlootontwikkeling. Ook de mensen binnen de organisatie vormen een essentieel onderdeel van deze toekomstvisie. JR Shipping Group blijft investeren in veiligheid, opleiding, welzijn en duurzame inzetbaarheid van zowel zeevarenden als medewerkers aan wal. In een sector waarin gekwalificeerd personeel steeds schaarser wordt, zijn goed werkgeverschap,

professionele ontwikkeling en een sterke veiligheidscultuur bepalend voor continuïteit en kwaliteit.

Daarnaast blijft de organisatie inzetten op transparantie, integriteit en professioneel bestuur. De groeiende rol van ESG, internationale regelgeving en stakeholderverwachtingen vraagt om duidelijke structuren, betrouwbare rapportages en een organisatiecultuur waarin verantwoordelijkheid centraal staat. Door verdere professionalisering van governance, compliance en duurzaamheidsrapportage werkt JR Shipping Group aan een solide basis voor de lange termijn.

De verduurzaming van de scheepvaart zal zich over meerdere decennia uitstreken en vraagt om een realistische, pragmatische aanpak. JR Shipping Group gelooft dat vooruitgang wordt bereikt door concrete stappen te combineren met een lange termijnvisie. Door bestaande schepen efficiënter te maken, te investeren in innovatieve nieuwbouwprojecten, samen te werken met partners binnen de sector en continu te blijven ontwikkelen, bouwt de organisatie stap voor stap aan een toekomstbestendige positie binnen de Europese short sea shipping markt.

Met deze koers kijkt JR Shipping Group met vertrouwen vooruit. Future Ready betekent voor de organisatie niet alleen voorbereid zijn op verandering, maar actief bijdragen aan de toekomst van duurzame, efficiënte en betrouwbare scheepvaart.

Bijlage 1: Overzicht Emissies JR Shipping Group

	Indicator	2023	2024	2025
Scope 1 – Direct emissions	CO ₂ uitstoot vloot (schepen)	213.172	221.573	204.965
	CO ₂ wagenpark	96,7	108,6	129,6
	TOTAAL SCOPE 1 CO₂	213.269	221682	205.095
Scope 2 – Indirect (energie)	CO ₂ uitstoot kantoor	142	123	157
	CO ₂ uitstoot walstroom	186,51	174,33	272,57
	TOTAAL SCOPE 2 CO₂	329	297	430
Scope 3 – Indirect (mobiliteit)	Emissies gerelateerd aan brandstof- en energievoorziening	1.607,43	1.817,50	1.218,90
	Zakelijke reizen	132,36	176,80	179,91
	Privé woon-werkverkeer	18,93	25,44	47,20
	TOTAAL SCOPE 3 CO₂	1.758,71	2.019,74	1.446,02
Totaal Scope 1+2+3	Totaal CO₂ uitstoot	215.256	223.998	206.971

Bijlage 2: Sociale gegevens JR Shipping Group

Kenmerk	2023	2024	2025
Totaal medewerkers	50	68	87
Full-time	37	52	68
Part-time	13	16	13
Groei	–	+36%	+28%
Mannen	40	51	66
Vrouwen	10	17	21
% mannen	80%	75%	76%
% vrouwen	20%	25%	24%
FT mannen	35	45	60
FT vrouwen	2	7	8
PT mannen	5	6	6
PT vrouwen	8	10	13

Afkortingen: FT = full-time, PT = part-time.



Colofon

Redactie & tekst

Jort Haarsma
Sander Schakelaar
Jona Arkesteijn
Mirna Hibma-Klok
Irene Manuputty - de Jong
Klaas Einte Adema

Foto's

Flying Focus Aerial Photography
Hasenpusch Photo Productions
Remco Bohle Fotografie
Danny van den Berg - From The
Mountain Photo
Clipper Stad Amsterdam - Dirk Slagter
Colleagues JR Shipping Group &
SeaZip Offshore Service

Grafisch Design

Okkinga Communicatie

Drukkerij

Drukkerij Van der Eems

Alle beleidsstukken waaraan gerefereerd wordt in de teksten, zijn gepubliceerd op onze website. Neem een kijkje op onze website: www.jrshipping.com/sustainability/policy-documents of scan de qr-code.





SHIPPING GROUP

Contact

+31(0)517 - 431 225
info@jrshipping.com

Bezoek ons op

Korte Lijnbaan 25
8861 NS Harlingen
Nederland

Zend uw post naar

Postbus 3
8860 AA Harlingen
Nederland

Volg ons op



www.jrshipping.com

